ANNO XXX - N. 1

GENNAIO 1924

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA 10

LE VIE D'ITALIA

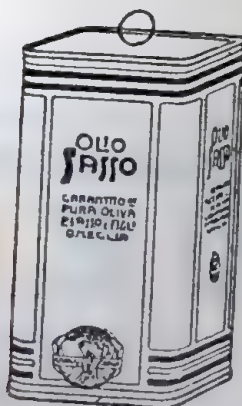
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610

ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE

CUSCINETTI
A
SFERE
SFERE DI ACCIAIO
OGGETTI DI OTTONE
STAMPATO-MECCANICA
DI PRECISIONE----
OFFICINE
DI
VILLAR-PEROSA
AMMINISTR.NE VILLAR-PEROSA (PINEROLO)

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXX - N. 1	Proprietà letteraria ed artistica Riproduzione vietata — Tutti i diritti riservati	Gennaio 1924

ABBONAMENTI PER IL 1924: L. 18,10 (Est. L. 26,10)

Associazione al T.C.I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20).

Il mistero del Lago Morto di San Canziano

Alla Commissione Grotte della S.A.G.

Non è di qualche leggenda del santo protettore delle acque che si inabissano, il cui nome ricorre così di frequente presso le voragini carsiche, che io voglio parlar qui, ma piuttosto della oscurità che, dopo studi infiniti, dura ancora in parte intorno al maggior fiume istriano-triestino, il Timavo.

Questo fiume singolare sorge agli estremi limiti sud-orientali dell'Istria, una quindicina di km. a SE di Bisterza; scorre su terreni prevalentemente arenacei, sì che conserva le sue acque a differenza della maggior parte delle altre correnti del Carso che sfuggono nel sottosuolo e, dopo una quarantina di km. dalla fonte, attraversate due grandi doline sotto il paese di S. Canziano sparisce fra le rocce e ricompare, dopo ignoto lungo cammino sotterraneo soltanto a S. Giovanni di Duino, ove si getta in mare.

Da quando il Kandler, insigne studioso e patriota triestino, in una pubblicazione per nozze, che rimonta, se ben ricordo, al 1863, volle riassumere tutto quanto si riferisce al Timavo in un quadro in cui la dizione, pur degna dell'erudito più minuzioso, è così vibrante di poesia da costituire un inno alle indistruttibili memorie di Roma nella Regione Giulia, il Timavo, fatto simbolo d'italianità, ha un culto e il suo mistero di S. Canziano è divenuto quasi una preoccupazione triestina.

Il prof. Piero Sticotti, chiaro Direttore del Museo Civico di Storia ed Arte di Trieste, in un imaginoso proemio ad una serie di acqueforti del pittore Wostry, che rappresentano scene delle Grotte di S. Canziano, scrive: « Romano è il nome e trae la sua origine dalla gente dei Canzii, se non proprio ricorda la triade aquileiese dei martiri cristiani Canzio, Canziano, Canzianilla, i quali ebbero tomba venerata in quell'altro San Canziano,

IL GRAZIOSO PAESE DI SAN CANZIANO SULL'ORLO DELLE VORAGINI DEL TIMAVO.

sito tra Monfalcone ed Aquileia. Più evidente ormai è il ricordo lapideo di una statua, che Tergeste innalzò in questa parte dell'esteso suo agro all'imperatore Cesare Augusto, quassù tra le vallecole dell'Alpe Giulia, sopra l'orrenda voragine, in cui con immenso fragore s'inabissa il Timavo, per resuscitare, dopo un lungo e misterioso corso sotterraneo, davanti l'ampio specchio dell'Adria fra Trieste ed Aquileia ».

Io non so credere davvero a tale origine del nome di queste grotte. Ammiro le sottili ricerche dei toponomasti, ma siccome li vedo in costante disaccordo ed essi stessi propongono le più diverse spiegazioni di un nome... mi stringo nelle spalle, perchè certo importa più il fenomeno che il nome. E quello cui dà luogo il Timavo è così grandioso e stupefacente da potersi qualificare il massimo fra tutte le manifestazioni carsiche europee.

Il Timavo fino a San Canziano.

Il Timavo — anzi, per essere più preciso, il Timavo Soprano (perchè così è chiamato sopra le Grotte di San Canziano, mentre Timavo puramente è detto dalla sua risorgenza di Duino al mare), passato a Zabice ai piedi del medievale castello di Gutenegg, toccati Terciane e Iablanizza, che è pur dominato dalle rovine di un altro castello, poi Verbovo tra colli boscosi, ricevuta l'abbondante sorgente della Bisterza che sgorga da alte pareti calcari, scorre verso NO.

Intorno a Bisterza e a Ternovo, nei piccoli orti, sono sparse fresche casette dai tetti acuminati: una strada corre poi quasi sulla sponda del Timavo, incassata, senza vista, in uno stretto fondovalle dall'aspetto del tutto diverso da ogni altro istriano, dovuto alla presenza del fiume. È tutta un'ombra di pioppi, noci, querce, ontani; di tanto in tanto, presso i rari abitati, qualche frutteto, specie pomi e susini, da cui si ricava una deliziosa acquavite. Ma, giunto ad un bello e largo ponte della strada che da Bisterza conduce a Trieste, entra in una gola rocciosa incisa profondamente nei calcari nella lontananza delle età geologiche e arriva fra alte pareti, dopo qualche chilometro che si può percorrere

in riva destra su d'un pittoresco sentiero, sul fondo di una grandissima dolina che porta oggi il nome di « Voragine Piccola » (v. piano e sezione a pag. 8-9). Ed è detta « piccola » soltanto per contrapposto ad una seconda maggiore dolina — la « Voragine Grande » — che le è contigua. Anzi, le due immense cavità ne formano propriamente una sola, divisa sul fondo da una specie di cresta o di muraglione, che è la rimanenza della parete che meglio separava le due cavità quando l'azione erosiva delle acque era in uno stadio meno avanzato.

LA VORAGINE GRANDE. *In alto, a sinistra e in basso a destra* LA VEDETTA JOLANDA.

Il Timavo ha perforato questi ostacoli e li attraversa in un antro stupendo e grandioso, ora battezzato « Grotta Michelangelo » (in passato era: Grotta Mahorcič). Nella Voragine Grande il fiume forma il « Lago Virgilio » e poi entra nelle Grotte di San Canziano propriamente dette (fig. a pag. 4).

Io non intendo qui di farne la descrizione: ma come già per le Grotte di Postumia, nelle *Vie d'Italia* dell'ottobre 1923, vorrei dare notizia delle cose più recenti per quelle di San Canziano, della loro trasformazione « italiana » e degli interessanti propositi dell'Alpina delle Giulie per esse. In pari tempo offrirò qui due primizie: una è l'elenco completo delle nuove denominazioni applicate a diverse parti delle Grotte e chiaramente espresso in una pianta e in una sezione che, per la prima volta, vedono la luce così; la seconda è un cenno della spedizione fortunata cui ho preso parte e che è la seconda la quale, dopo la scoperta fatta nel 1890 del Lago Morto, abbia potuto navigarne ancora le acque.

Questa spedizione ha, tra altro, acquisito un dato topografico nuovo: la correzione di un grosso errore di orientamento delle due caverne terminali e ha giovato a dirimere i

L'ENTRATA DEL TIMAVO NELLE GROTTE AL PIEDE DELLA GRANDE PARETE A PICCO (ALTA 164 METRI) DELLA VEDETTA JOLANDA NELLA VORAGINE GRANDE.

dubbi sulla loro quota, e, pertanto, i rapporti probabili delle piene nella Grotta dei Serpenti.

Postumia e San Canziano.

Molti di coloro che da quando il Touring ha cominciato a diffondere notizie dei lavori della S.A.G. e a destare un vivo interesse per la speleologia turistica, sentono parlare ormai spesso delle cavità carsiche, non sanno distinguere e neppure immaginare che di queste esistano tipi diversissimi. Pozzi e abissi, grotte e caverne si confondono semplicisticamente nella loro mente in un unico, indistinto concetto di «buche». Quando poi leggono che le due massime meraviglie del Carso sono Postumia e S. Canziano, allora si propongono di vedere l'una o l'altra : ... questa e quella per me pari sono...

Ma la realtà è tutt'altra e, ad esempio, nella *Guida delle Tre Venezie* del T. C. I., vol. II, pag. 280, è ben chiarito come si tratti di due fenomeni affatto disuguali : «Le due grotte sono di natura completamente diversa, tantochè il visitare l'una e non l'altra è un errore di base. Si tratta di fenomeni speleologici di così differente aspetto che il vederli entrambi non genera alcun senso di sazietà. Postumia contiene il più grandioso ed elegante insieme di concrezioni d'ogni tipo che si possa vedere al mondo; San Canziano è il più spettacoloso seguito di caverne in cui le principali bellezze sono le proporzioni degli ambienti, i precipizi, le acque scroscianti, in misura dappertutto altrove sconosciuta ».

Fra le due grotte vi è anche un'altra differenza di ordine turistico : quelle di Postumia sono più addomesticate : vi si entra e vi si cammina in piano, anzi in ferrovietta; sono sfarzosamente illuminate a luce elettrica; nell'interno esistono perfino un piccolo ufficio postale ed una gran sala da ballo. La

loro visita è quindi di una comodità che maggiore non potrebbe immaginarsi.

San Canziano invece è a 3 km. dalla stazione, ha mezzi di trasporto mediocri (che vanno però ora migliorando, anzi si è già cominciato a fare in certe stagioni servizi di auto direttamente da Trieste, più economici e più rapidi della ferrovia); per giungere all'entrata si discende un sentiero del più grande interesse in parte con lunghe gradinate sulla cresta fra le due doline, sentiero che al ritorno pare un po' lunghetto.... perchè allora è in salita. Anche il percorso interno su e giù, con dislivelli non indifferenti — « piccolo giro » un'ora e mezzo; « grande giro » due e mezzo — non è senza fatica e le signore giovani, o anche non giovani ma un po' svelte, vi si divertono un mondo; ma quelle in scarpette a tacco alto... meno. E non vi è illuminazione, almeno per ora.

LA POTENTE CASCATA DEL TIMAVO ALLO SBOCCO DEL PORTALE ITALIA PEL QUALE IL FIUME PASSA DALLA VORAGINE PICCOLA ALLA VORAGINE GRANDE.

Ma tutto ciò costituisce, in aggiunta al tipo specialissimo della grotta, un magnifico e caratteristico contrasto con Postumia, cosicchè vedere l'una e non l'altra è andare a Roma e vedere S. Pietro ma non il Coloseo.

Le Grotte di San Canziano — salvo in qualche angolo che si finisce quasi a trascurare, assorbiti come si resta dall'immensità monumentale dell'insieme — mancano di quella infinita varietà e bellezza di candidi e cristallini dettagli di Postumia, che là, talvolta, fanno per converso passare quasi inosservate le ampiezze, pure enormi, di alcuni ambienti. In San Canziano domina invece la dimensione gigantesca di tutto: è il « precipizio » in ogni forma che si perde nelle tenebre impenetrabili delle vôlte smisuratamente alte e delle lontananze ove nessun riverbero di lampada lancia luce sufficiente. È la forra, l'abisso, l'antro, lo spacco: Roncisvalle e la Via Mala sotterra; dantesche davvero sono le linee e il rombo delle acque spaurisce e schiaccia. Le fiaccole aureolate d'oro che spargono profumo di resi-

I TIPICI SENTIERI SCAVATI IN PARETI PER LO PIÙ VERTICALI.

na bruciata, alternano luci rossicce ed eclissi fumose, lanciano nelle tenebre fonde bagliori che s'arrestano incerti e fuggevoli sui muraglioni o si perdono nel vuoto sterminato. Queste visioni sono così lontane dalla vita di ogni giorno, così diverse da ogni cosa prevedibile, che si esce da San Canziano conquisi di ammirazione e scossi da spavento. La natura ha creato in Postumia la *féerie* e in San Canziano il cataclisma.

Anche i lavori compiutivi per rendere in parte accessibile l'antro immenso hanno un carattere speciale. In Postumia strade piane, tranne sul Calvario, dove del resto comode svolte salgono nella selva di guglie stalagmitiche; qui invece sentieri scavati dallo scalpello in pareti per lo più verticali (fig. qui sopra e a pag. 10), in continua salita e discesa, con leggere ma sicure balaustre di ferro e in qualche punto travi o tavoloni in legno, in guisa di ponticelli, per attraversare i colatoi. Vi si è bene incanalati tra i parapetti di ferro: ma i visitatori novelli vi provano un piccolo brivido, di cui, uscendo, sono fieri: essi raccontano con seria disinvoltura piccole avventure personali...

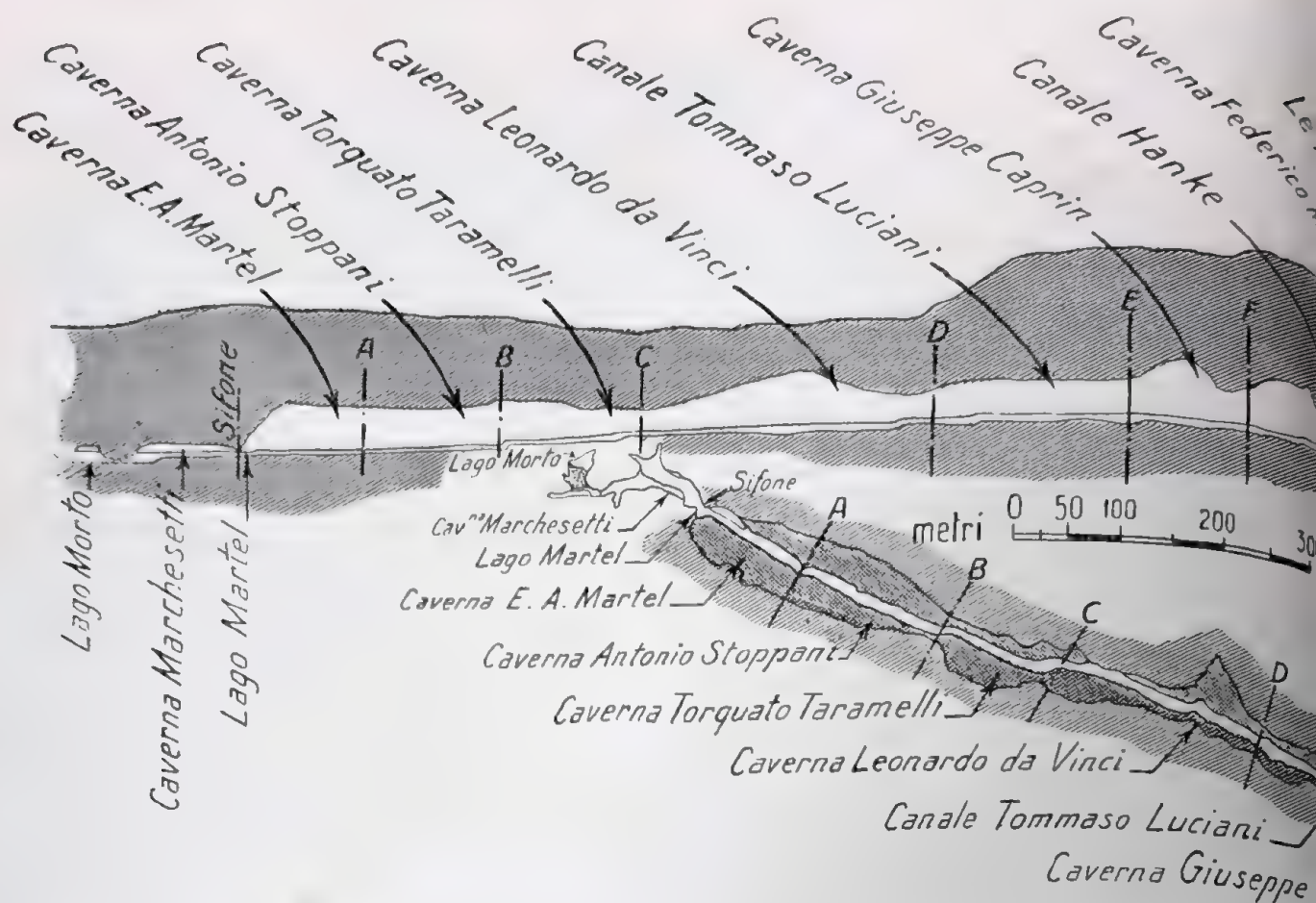
I lavori condotti con una tenacia davvero teutonica e con spese ingenti, consistono essenzialmente nel taglio delle pareti e nello scavo di gradini, non soltanto per rendere accessibili al pubblico le caverne che si visitano nel «piccolo» e nel «grande giro», ma altresì per esplorare al di là di queste o fuori dell'itinerario normale, grandi superfici delle rocce erose, alla ricerca di punti particolarmente interessanti e per scoprire la via ancora sconosciuta da cui sfugge il fiume. Vi sono numerose tracce, lunghe nell'insieme alcuni chilometri, accessibili soltanto con arpioni di ferro, sussidiati di tanto in tanto da tavole o da travi sospese sugli abissi con mensole. Audaci impianti di chiodi o maniglie infisse nella roccia e piccoli scavi per il piede, con qualche leggiero poggiamano, permettono a chi ne è capace di giungere in punti altrimenti inaccessibili. Esiste pure qualche lungo cammino orizzontale (anche di oltre 100 m.) formato da stretti tavoloni sostenuti da ferri sporgenti, all'altezza di 30 e 40 m. o più sopra le acque alte; da questi altissimi sentieri pensili cala di tratto in tratto una barra sottile di ferro, fissata alle rocce, fino al fondo delle grotte a toccar l'acqua: accanto alla barra pendente, che ha ufficio di fune — come in montagna — vi sono appoggi scavati per il piede. Il passaggio alto, visto da sotto in su, fa veramente paura: pare una trappola per precipitare negli abissi. Esso rappresenta una via di salvataggio cui si giunge arrampicandosi lungo il tirante di ferro nel caso di improvviso alzarsi delle acque. Purtroppo la maggior parte di questi lavori, in abbandono da molti e molti anni, è divenuta ora d'impiego pericoloso od anche del tutto sconsigliabile. Una curiosa particolarità: nessuno dei ferri infitti in roccia è piombato o altrimenti assicurato; è semplicemente forzato in fori adatti; la ruggine e l'incrostazione calcare provvedono da sè a bloccare con sicurezza.

Il San Canziano del pubblico.

Le caverne di San Canziano furono un tempo quasi sconosciute, poichè era poco meno che impossibile di calarsi nelle due voragini che stanno sotto il paese, nelle quali esse hanno principio. Fu nel 1823 che il «consigliere forese» Tominz, di Sesana, fece costruire un sentiero a scalini fino in fondo alla Grande

Voragine. La visita allora si limitava a scendere al Lago Virgilio (vedi sezione e pianta delle Grotte a pagina 8-9) e a dare un'occhiata lungo strada alla piccola caverna piena di fango in cui si poteva allora inerpicarsi strisciando. Da quell'ancor angusto buco ora detto «Cunicolo della Cascata» (precedentemente chiamato Galleria Naturale) si potevano ammirare parzialmente e a disagio le splendide cascate del « Portale Italia » (prima, Portale dei Giganti, anzi *Riesenthorklamm*), poi si tornava indietro senz'altro.

UN TRATTO DEL FANTASTICO «FORAME DEI GORGHI».

Ma in seguito la visita andò in disuso ed è dovuto alla Sezione Litorale del Club Alpino Tedesco-Austriaco il merito di aver cominciato verso il 1885 a mettere in valore l'inestimabile tesoro, con lavori che si andarono man mano sempre più estendendo, con chilometri di sentieri tagliati in roccia e di ponti, di cui qualcuno anche molto importante. Fu costrutta la « Vedetta Jolanda » (prima, Stefania, figura a pagina 3) da cui si domina a picco la « Gran Voragine » profonda 164 metri. L'abisso in fondo al quale sta il « Lago Virgilio » gira, formato dalle due doline, con un diametro di circa 400 m. In mezzo vi è la grande scogliera che lo biparte, sulla quale scende il sentiero, attraversata dalla stretta gola del Portale Italia, da cui il Timavo che l'ha erosa si precipita spumeggiante in candide cascate (fig. a pag. 5) passando dalla Voragine Piccola alla Grande. Dalla vedetta si scorgono a destra le alture silvestri del Ciuk e del Monte Ontano coronato dalla chiesetta di S. Servolo d'Artuise; a sinistra il M. Re (Nanos) e il lungo ed arido dorso del Gaberg, che la ferrovia attraversa con 6 gallerie. Nel mezzo si stende l'ampia vallata del Timavo e, lontana nello sfondo, la vetta maestosa, piramidale del Nevoso a m. 1796, nostro confine estremo verso la Jugoslavia. Da-

LE GROTTE DI SAN CANZIANO

SEZIONE E PIANTA
SECONDO GLI ULTIMI DATI E COLLE NUOVE
DENOMINAZIONI.

vanti è il pittoresco paese che ha dato nome alle grotte: San Canziano. Dalla Vedetta si va fra carpini, frassini e pruni, alla trattoria di Matauno, posta sull'orlo delle doline, ove si prendono le guide e i materiali di illuminazione e s'incomincia la discesa sulla cortina di scogli che divide le due Voragini. Lungo strada vi è la « Vedetta Eugenio Gairinger » (già Müller) da cui si abbraccia l'intiero burrone, poi la « Vedetta Napoleone Cozzi » (già Marinitsch) da cui si domina la Voragine Piccola. Si oltrepassa lo sbarramento di una porta chiusa, appena al di là della quale due placche segnano l'enorme altezza raggiunta dalle acque negli anni 1826 e 1851. Le Caverne di San Canziano furono insufficienti a smaltirle e le due Voragini si riempirono fino a più di 60 m. sopra il livello ordinario. Poco più avanti, da un osservatorio tagliato nel vivo sasso si ha uno splendido colpo d'occhio del Portale Italia, tra i cui due poderosi fianchi di roccia fu gettato nel 1885, con notevole difficoltà, il « Ponte Tommasini », intorno al quale, da belvederi altissimi, vi sono vedute straordinarie sulla cornice di macigni che circonda la voragine, sulle cascate (fig. a pag 10) e su varie caverne e cavernette circostanti. Salendo una gradinata, si è alla Galleria Naturale, vecchio nome ora tramutato in Cunicolo della

Cascata, poichè il piccolo foro in cui si poteva penetrare a mala pena strisciando, venne trasformato in un passaggio tortuoso ma comodo. Esso mette al « Belvedere Guido Paolina » (già Vedetta Oblasser), nell'interno del Portale, in un quadro imponentissimo ove le cascate si presentano in tutta la loro magnificenza, guizzanti, travolgenti, nivee ed iridate o glauche, nel rombo della loro voce minacciosa. Stupendo, fra tutti gli accidenti del luogo, il fantastico « Forame dei Gorghi » (figura a pag. 7 e 12).

Ora, per un sentiero tagliato nella roccia a picco a 30-40 m. sulla parete della Voragine Grande, si giunge all'« Arco Tominz », cui si conserva il nome del benemerito che ebbe l'idea di rendere accessibili le Grotte e costruì, come fu detto sopra, il primo sentiero nel burrone.

Qui erano un tempo le colonne d'Ercole della visita, ma oggi c'è ben altro. L'arco si apre nella romantica « Grotta Preistorica » (già Grotta Tominz) ove tanti avanzi furono dissepolti e che si prolunga nelle penombre (fig. a pag. 11) verso sinistra al grande masso detto il Leone, enorme stalagmite che nella nostra fotografia si vede accennato. Verso destra si spinge un lungo braccio, la « Grotta degli Scheletri ». Una fessura orizzontale disagevole, dietro il Leone, pene-

tra per circa 200 m. in una terza cavità (Grotta Krause) ed è ornata di splendide stalagmiti. Sul piano terroso della Grotta Preistorica e di quella degli Scheletri si disseppellirono strati sovrapposti a distanza di circa m. 1-1 ½, di cui i superiori diedero ossa lavorate, oggetti di ferro e d'argilla; gli inferiori, cocci più rozzi e oggetti di bronzo; i più bassi ancora, parti d'armi e utensili di silice o di osso. Si scopersero pure quattro sepolcri. Gli oggetti di scavo sono ora nel Museo di Storia Naturale di Trieste.

Oltrepassata la «Cavernetta dei Pittori» (già Malergrotte) si giunge proprio sotto la Vedetta Jolanda, all'«Arco dell'Edera» (se ne vede la macchia nera in basso nella fig. a pag. 3) per cui si entra nell'imponente «Grotta Schmidl» cui si conservò il nome del dott. Adolfo Schmidl, altro benemerito delle Grotte, che nel 1851, incaricato dal Governo austriaco di esplorare il corso sotterraneo del Timavo, penetrò per il primo fino alla sesta cascata, dove però, sorpreso da una piena repentina, perdette i battelli e il rimanente del suo materiale e rinunciò ad un'ulteriore esplorazione. Il grandioso speco è davanti in piena luce e nello sfondo in misteriosa penombra. La vôlta maestosa è alta 30 m. dal suolo, l'Arco prende il nome da una grande pianta d'edera che pende oscillante. Tutto intorno è ornato di piante, come roccia di latomia siracusana; gli fanno scenico sfondo nella Grotta Schmidl i colori fulvi dell'argilla sul suolo e le scure concrezioni delle pareti. È questo davvero il degno atrio dell'immenso palazzo sotterraneo in cui si sta per entrare. Qui è anche una lapide al «Consigliere montanistico» Antonio Hanke, tolto da morte immatura alle sue appassionate esplorazioni.

...DA BELVEDERI ARDITISSIMI SI HANNO VEDUTE SULLE CASCATE...

Qui ormai si accendono le torcie. Si cammina dapprima su suolo sabbioso, poi per gradini di pietra; abbandonando a poco a poco le ultime luci si giunge nella «Caverna Rudolf», il cui nome ricorda il coraggioso e giovane ingegnere minerario di Idria, Giovanni Rudolf, imperterrito compagno di Schmidl, che si assunse la parte più faticosa e pericolosa dei comuni lavori d'esplorazione.

Questa immensa cavità è strana e grandiosa. Ancora vi penetra qualche leggero bagliore di luce attraverso il crepaccio da cui entra il Timavo con un'alta cascata (prima cascata interna). La vôlta si estolle alla vertiginosa altezza di 80 metri e si riesce ad intravvederla. La caverna è lunga 130 m., larga da 15 a 20. Un tempo si scendeva da qui fino all'orlo del fiume e passando vicino alle sue rapide si raggiungeva un bacino d'acque abbastanza calme, che fu il vecchio luogo di partenza delle imbarcazioni con cui si fecero le prime rischiose spedizioni per acqua. Oggi invece un sentiero ben costruito e con parapetto conduce lungo la parete, poi sale e scende con gradinate fino al «Lago di Caronte» (già Carons Bucht) lasciando a destra il vasto ambiente ora battezzato «Grotta XXX Ottobre» e che si chiamava Grotta Colledal e abbandonando fra le strette due pareti laterali la Caverna Rudolf.

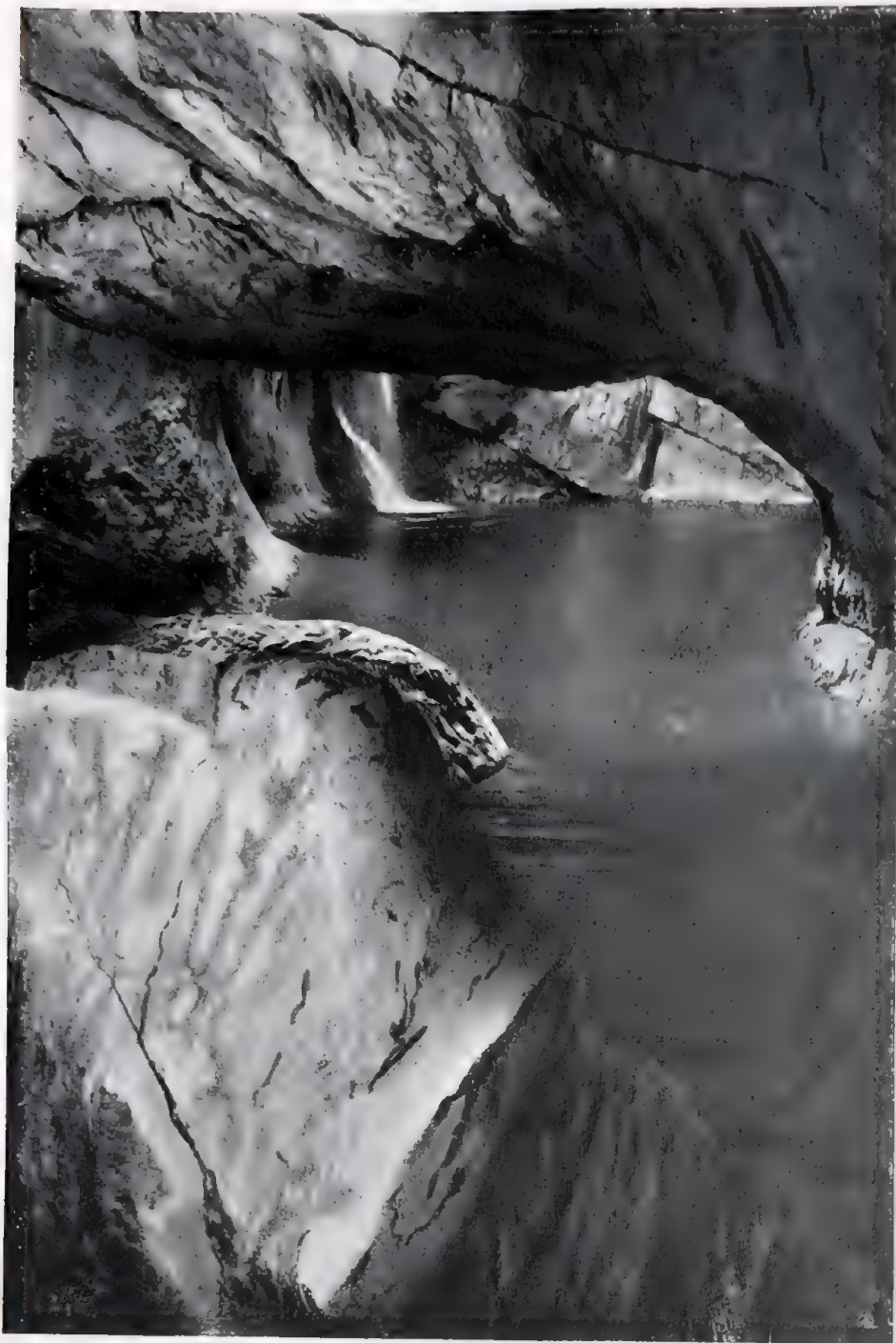
Qui incomincia il tratto pittorescamente ora chiamato «le Malebolge» (prima, Caverna Svettina, dal nome di un mastro fontaniere triestino che già verso il 1840 aveva tentato escursioni sotterranee in canotto). Nelle Malebolge il fiume ha direzione quasi rettilinea per più di 200 m. Le dimensioni tutt'intorno continuano ad essere enormi, press'a poco le stesse che nella Caverna Rudolf; il sentiero corre sul lato destro del fiu-

LA GROTTA PREISTORICA. NEL PIANO TERROSO FURONO SCAVATI NUMEROSI OGGETTI E AVANZI ORA AL MUSEO DI STORIA NATURALE DI TRIESTE. *A destra* SI DIRAMA LA CAVERNA DEGLI SCHELETRI. *Nel fondo*, IN PENOMBRA, IL LEONE.

me, a circa 25 m. su di esso, sulla roccia intitolata al Valvassor, l'autore che descrisse tanto bene le meraviglie carsiche. Si scorge qui, in basso, la sesta cascata che Schmidl e Rudolf non poterono superare.

Alla settima cascata si arriva nella più vasta delle cavità: la «Caverna Federico Müller»: la vôlta è a 90 m. sopra il «Lago Müller», disseminato di scogli. Soltanto con luci a magnesio si riesce a vedere, almeno in parte, l'immensità del vuoto. Quando si fanno illuminazioni straordinarie in occasione di feste, è questo un punto dei più meravigliosi, perchè le Malebolge vengono da nord e il «Canale di Hanke», loro proseguimento, forma con esse un angolo acuto regredendo verso nord-ovest, mentre verso sud un terzo grandissimo braccio — la «Grotta del Silenzio» (già Grotta Lutteroth, Grotta delle Sorprese, Grotta delle Meraviglie) — si spinge verso sud-est formando nell'insieme una fantastica complicazione di vani, ove le fiammelle, sparse a centinaia sulle erte pareti e nelle lontananze, creano incerte, oscillanti, misteriose visioni quasi d'oltremondo.

IL «LEONE» STALAGMITE NELLA GROTTA PREISTORICA.

Qui finisce il giro («Grande giro») a cui si ammette il pubblico dei visitatori, e che dura da due ore e mezzo a tre. Da qui innanzi le Grotte di S. Canziano hanno un gran-

UN ALTRO TRATTO DEL FANTASTICO « FORAME DEI GORGHI ».

de avvenire anche turistico ma per adesso non offrono possibilità di una facile organizzazione e il proseguirvi ha piuttosto carattere di esplorazione ed è fattibile soltanto in periodi di grande magra delle acque.

La crisi italiana di San Canziano.

La Grotta era di proprietà del C.A.T.A. E passo sopra qui alle discussioni di indole giuridica se realmente lo fosse con tutta legalità, poichè le parcelle catastali all'esterno lo erano, ma non i terreni soprastanti; ad ogni modo si comprende come, di fatto, non potessero esservi contestazioni serie, poichè l'entrata, come s'è visto, è una sola e non facile.

Ma, finita la guerra, lo slancio dello spirito patriottico dilagò anche nella rivendicazione al libero uso italiano della grande meraviglia carsica, deturpata da scritte tedesche. E anch'essa era in qualche modo ostacolata dalla naturale situazione di conflitto nata a Trieste fra gli antichi amministratori stranieri e la gioventù speleofila nostra.

A poco a poco si creò uno stato di antagonismo che si acuì al momento di una disgrazia mortale: la caduta di un giovane ventenne, avvenuta in circostanze dolorose in uno degli ultimi recessi, mentre il coraggioso e forse imprudente membro della Società XXX Ottobre cercava in cima ad un'altissima parete, accompagnato da un fratello e da un altro consocio, nuovi meandri della Grotta. I giornali di Trieste incominciarono nel maggio del '21 una campagna, la quale fu seguita nel '22 da un Memoriale della S.A.G. al Commissario Civile, tendente a denunziare le Grotte di San Canziano come un centro adoperato per la propaganda antiitaliana. Il 17 ottobre 1922 l'Alpina lanciò una «diffida» invitando « chiunque senta italianamente a rinunciare alla visita dalle Grotte di San Canziano, finchè giu-

ridicamente e politicamente non venga risolta tale questione da parte del Governo ».

La cosa potrebbe sembrare, a chi non conosce l'ambiente, singolare e forse eccessiva, se quel Memoriale presentato nel febbraio del '22 e pubblicato dalla S.A.G. in un bell'opuscolo: « Liberiamo le nostre terre! » non fosse stato accompagnato da una serie di documenti di cui qualcuno (Allegato I) « illustrante le persecuzioni politiche della Società Alpina delle Giulie e dei suoi soci da parte dell'Austria ». Sono decreti polizieschi che ricordano le indimenticabili forme di oppressione austriaca in Lombardia e nel Veneto. Qualcuno (Allegato II) faceva « la storia dell'attività antiitaliana dell'Alpen Verein germanico-austriaco, documentata con brani di pubblicazioni estratti dalle *Mitteilungen* e dalla *Zeitschrift,* organi ufficiosi dell'Alpen Verein ». Qualcuno (Allegato III) descrive « il Circolo Alpino Trieste, quale erede dell'Alpen Verein ». E così in altri allegati si tendeva a dimostrare l'opportunità di una immediata azione di riscatto.

Ma il Governo, del resto, come aveva considerato con gelida freddezza fino ad allora la questione di quelle Grotte, avrebbe probabilmente continuato a mantenervisi del tutto estraneo e il boicottaggio sarebbe praticamente caduto nel nulla, se la rivoluzione della fine di ottobre non avesse capovolto tante cose e portato il suo soffio animatore anche in questa, piccola o grande secondo la si voglia considerare. Sotto la pressione degli avvenimenti le Grotte di San Canziano passarono d'un tratto alla S.A.G. per regolare contratto di acquisto coi rappresentanti del C.A.T.A. L'atto, che è del 19 dicembre 1922, comprende oltre al trasferimento delle Grotte la cessione di rifugi, di materiale, mobili, ecc. e liquidazioni di affitti e di diritti vari.

Pochi mesi dopo, il 6 maggio 1923, l'Alpina delle Giulie, dopo un'accurata organizzazione, solennizzava con un magnifico spettacolo di italianità la presa di possesso delle Grotte.

« Il battesimo nazionale avvenne con un pellegrinaggio di popolo in festa. Da tutte le parti della regione Giulia sono corsi i pellegrini con tutti i mezzi: una squadra di monfalconesi è venuta a piedi; fiumani, goriziani, udinesi sono venuti in rappresentanza con i gagliardetti e le bandiere delle loro associazioni. Trieste, poi, s'è sfollata: i treni della mattina, quelli ordinari e quello speciale, hanno portato a Divaccia gitanti a migliaia, e altre centinaia ne hanno portato le corriere; e altri manipoli sono venuti a piedi, in automobile, in bicicletta. Una fiumana di gente s'accalcava e ingrossava di continuo agli ingressi delle Grotte in attesa dell'apertura. Il sole mandava giù raggi diritti e infocati dal riverbero delle pareti a picco sul vasto imbuto, donde veniva il rombo delle cascate; ma tutto attorno era il verde della primavera, perfino sui calcari del Carso striati di vegetazione. La parete solamente era immacolatamente grigia e rossa come un sasso dolomitico: un gruppo di persone sul muraglione della Vedetta Jolanda sembrava uno sperduto punto di riferimento su tanta vastità ».

Giunte le rappresentanze innumerevoli « la folla si dispose immediatamente al seguito delle Autorità, iniziando in fila indiana la discesa verso le caverne. Una serpentina senza fine: quella folla s'inabissava passando dal sole all'ombra, dalla luce alla tenebra, sempre più silenziosa e come smarrita nell'immensità delle cose che dall'alto al basso andavano prendendo proporzione, voce, colore. Punteggiature bianche, punteggiature nere lungo il sentiero in discesa, con qualche gagliardetto vivo di colori che il vento fresco della bassura agitava e spiegava. Ad un certo punto un segno: l'altezza massima delle acque raggiunta un secolo fa. Sotto, il lago di Virgilio azzurreggiante tra le spume. Una svolta: la cordata umana aggrappata ai parapetti passa a picco sopra le cascate... Il brivido che percuote i visitatori non li lascia più. Ora sono entrati nelle voragini e camminano trasognati; la penombra li avvolge; l'ombra si stende sopra e sotto ampliando smisuratamente le profondità. Ogni passo, una luce gialla di candela; ogni cento metri, una luce bianca di acetilene; sopra, sotto, da qualche punto inaccessibile, l'occhio di un riflettore che frastaglia triangoli e cerchi nebulosi sulle pareti e sulle acque; qualche volta è il riverbero rosso di un bengala che tinge di sanguigno uomini e cose. Attimi. Più si conviene all'aspra natura del luogo la penombra delle candele e quel loro esile ardere silenzioso che si sviluppa in teorie

UN RICORDO MELANCONICO DI GUERRA IN UNA FORESTA DEL CARSO: GRAZIOSA CAPPELLETTA COSTRUITA DAGLI AUSTRIACI.

ascendenti e discendenti, o si dispone in figurazioni simmetriche di croci e triangoli e quadrati sopra le pareti precipitanti nello abisso, dove, signore assoluto nell'alveo conteso, il fiume passa scrosciando ».

In quella memorabile circostanza, Silvio Benco, sempre pari a sè stesso scrisse pure: « Si potrà da tutti, fra pochi giorni, nuovamente discendere nelle caverne di San Canziano. Sono una delle grandi bellezze con le quali la natura ha formato l'alta poesia dell'anima umana: e il loro vero poeta, che aveva l'immaginazione possente della natura quanto nessun altri al mondo, è nato fiorentino nei tempi della vita comunale e delle lotte di parte e dorme in un piccolo mausoleo presso la chiesa di San Francesco in Ravenna. Egli non è stato mai, probabilmente, a San Canziano dove s'inabissa il Timavo; ma a somiglianza di quel grandioso regno degli elementi sotterranei ha costrutto l'Inferno. Il Carso, ognuno sa quale strano paese esso sia: e con quale gioco di sorprese, quando meno si aspetta, ami passare dalla petrosità scabra all'idillio di verzura e dalla desolata indifferenza alla più acuta espressione drammatica. San Canziano è il capolavoro della drammaticità carsica. La suggestione sovrana che esso esercita sullo spirito risulta dalla collaborazione dei più fantastici aspetti del mondo esteriore con quelli delle interne viscere della terra. È un dramma naturale, accuratamente preparato e condotto con vigorosa intensificazione ».

L. V. BERTARELLI.

(La fine al prossimo numero).

Non so se questo articolo, anzi mezzo articolo, sarà stato letto o almeno leggicchiato. Ma sono sicuro che sono state ammirate le magnifiche incisioni che lo ornano. Le fotografie da cui esse furono derivate sono tanto più degne di nota che alcune furono fatte al magnesio, le altre in condizioni tecnicamente assai difficili. Sono dell'Autorità Militare, e precisamente del Col. I. Gariboldi, quelle a pag. 2, 3, 4, 5, 7, 11 (in alto), 12, 14; le altre sono di soci dell'Alpina, tanto modesti che neppur mi diedero il nome. Il disegno a pag. 8-9 pur così interessante è di Eugenio Boegan e Antonio Beram.

L. V. B.

LE NUOVE VETTURE-LETTO DI 1ª E 2ª CLASSE

In seguito ad accordi intervenuti tra il Commissario Straordinario delle Ferrovie dello Stato e la « Compagnia Internazionale delle carrozze con letti e dei grandi treni espressi europei », sono state testè ordinate all'industria italiana trentasei nuove vetture-letto, delle quali undici di prima classe e venticinque di seconda. La costruzione di vetture letti distinte per viaggiatori di prima e seconda classe viene fatta per la prima volta in Europa, avendosi avuto finora solo deboli tentativi, all'Estero, di fornire la comodità del letto a viaggiatori di seconda classe, ammettendo nella stessa vettura, nei compartimenti migliori le persone munite di biglietto ferroviario di prima e nelle cabine estreme e più piccole i vaggiatori di seconda.

Le nuove vetture di prima classe sono del tipo ad otto compartimenti, per una sola persona, con *toilette* interna, intercomunicanti fra loro a due a due, e quattro compartimenti a due posti con *toilette* intermedia. Vetture con disposizione interna del genere, oggi non circolano che nei treni di lusso Calais-Ventimiglia e Parigi-Roma. Però, mentre quelle del Calais-Ventimiglia sono già a struttura interamente metallica, quelle in circolazione sul Parigi-Roma hanno ancora la cassa di legno. Le vetture che l'industria nazionale è chiamata a costruire saranno interamente in acciaio, come quelle costruite per la prima volta dalle Officine « The Leeds Forge Company Limited » e che hanno dato ottimo risultato sul Calais-Mediterranée-Express.

Questo materiale sarà fornito di ogni più moderno apparecchio di sicurezza ed avrà una resistenza eccezionale che toglierà qualsiasi fastidioso rumore o scricchiolio interno ed il pericolo pei viaggiatori nel caso di incidenti ferroviari sarà enormemente diminuito. Del telaio soprattutto si è curata la robustezza della costruzione. Le due estremità sono costituite da un solo pezzo d'acciaio colato che comprende la traversa di testa, la traversa di pernio ed i lungaroni della piattaforma ai quali sono unite le fiancate. Lo stesso deve dirsi dei carrelli che sono essi pure di un sol pezzo di acciaio fuso che comprende il telaio propriamente detto, le piastre di guardia, le traverse di testa, il supporto del freno e le travi di collegamento.

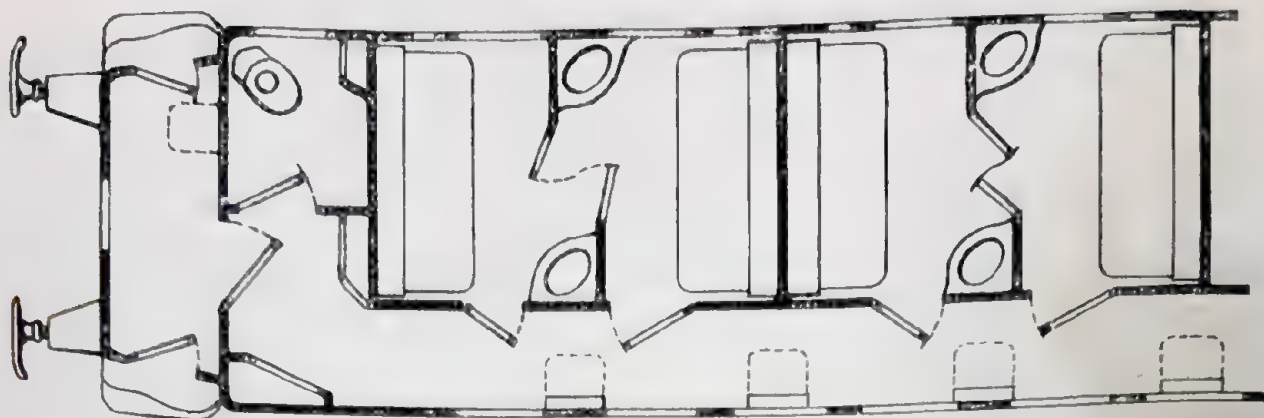
L'assenza di chiodature, che facilmente si allentano, a motivo delle ripetute scosse che si verificano nelle corse dei treni, diminuisce le cause di deformazione e contribuisce a dare una marcia tranquilla alla vettura, appoggiata su un duplice giuoco di molle a spirale ed a balestra.

Nell'interno queste vetture saranno curate in ogni particolare per l'illuminazione e la ventilazione; nelle *toilettes* e nei letti saranno applicati tutti i miglioramenti che la tecnica e l'esperienza acquisita avranno frattanto suggeriti. L'ebanisteria sarà in mogano lucidato ed i pannelli in cuoio impresso anzichè in stoffa, ciò che dal lato igienico rappresenta un progresso reale. Queste vetture di prima classe in ogni loro particolare avranno l'aspetto di solidità e di eleganza.

Ma l'innovazione più importante è quella dell'introduzione di vetture-letto per viaggiatori muniti di biglietti ferroviari di seconda classe. Già da tempo era sentita la necessità di offrire al viaggiatore un mezzo, finanziariamente accessibile, che consentisse di compiere un viaggio notturno, riposando in un letto ed in condizioni tali che, appena giunto a destinazione, il viaggiatore possa attendere ai propri affari.

Il problema è stato risolto colla costruzione della vettura a 12 compartimenti, a due posti ciascuno, intercomunicanti a due a due, con *toilette* interna in ogni compartimento; adottando il sistema delle pareti divisorie inclinate, come risulta dalla figura alla pagina seguente.

Il telaio e la cassa, interamente in acciaio, tutti gli organi di trazione e repulsione, freni ed apparecchi di sicurezza di queste vetture sono identici a quelli delle carrozze di 1ª classe e solo la disposizione interna varia per la necessità di ottenere un maggior numero di posti in relazione al minor costo del viaggio.

Ma in fatto di comodità nulla lasceranno

PIANTA DI UN PARTICOLARE DELLE NUOVE VETTURE-LETTO DI SECONDA CLASSE IN CORSO DI ALLESTIMENTO. OGNI VETTURA CONTERRÀ DODICI CABINE A DUE POSTI SIMILI ALLE QUATTRO QUI RAFFIGURATE.

a desiderare, essendo i letti identici a quelli di 1ª classe, ampie e completamente arredate le due *toilettes* estreme, curata in ogni particolare la sobria decorazione dei compartimenti e dei corridoi, la ventilazione e gli accessori d'igiene, in modo da offrire un ambiente simpatico e comodo dove il viaggiatore possa riposare senza disturbo.

Le vetture sono state assunte in costruzione dalle Officine di Savigliano, dal Consorzio delle Officine di Milano (Breda, Meccaniche Miani, Elettroferroviarie), dalle Officine di Reggio Emilia e dalle Officine Ferroviarie Meridionali di Napoli. Non vi è dubbio che il materiale fornito dalla nostra industria meccanica rivaleggerà in tutto per bontà e bellezza con quello prodotto dalle più celebri officine dell'estero, non essendo essa seconda a nessuno.

Colla consegna delle nuove vetture che si spera potrà farsi fra 18 mesi circa, verrà anche istituito il treno espresso Milano-Roma composto di sole vetture-letto di prima e seconda classe, con una vettura-ristorante; esso unirà con una coppia di rapide corse notturne la capitale del Regno alla capitale lombarda e sarà vanto delle Ferrovie italiane l'aver messo in circolazione il primo treno di tale tipo.

O. VIGLIONE

Direttore in Italia della «Compagnia internazionale delle carrozze con letti e dei grandi treni espressi europei».

DUE MILIONI DI BICICLETTE IN CIRCOLAZIONE NEL 1922

In base ad una statistica compiuta dai Ministeri del Lavoro e delle Finanze si è constatato che dal 1921 al 1922 le biciclette in circolazione in Italia sono aumentate di duecentomila, arrivando al totale di due milioni.

Divise per regione le biciclette sono così distribuite:

	POPOLAZIONE	BICICLETTE IN CIRCOLAZIONE
Lombardia	5.242.776	499.538
Emilia	3.002.520	430.727
Veneto	4.080.269	340.890
Piemonte	3.335.363	293.036
Toscana	2.884.148	154.909
Marche	1.202.559	43.150
Liguria	1.323.970	37.320
Lazio	1.485.952	31.270
Venezia Giulia	913.388	30.386
Umbria	760.262	22.075
Venezia Tridentina	669.431	21.909
Puglie	2.399.004	17.763
Campania	3.715.294	16.000
Sicilia	4.503.788	13.272
Abruzzi	1.579.481	10.162
Sardegna	890.334	5.164
Calabria	1.623.441	2.571
Basilicata	493.533	450

Facendo il calcolo proporzionalmente al numero degli abitanti, si ha quindi questa «densità relativa» per le varie regioni:

UNA BICICLETTA

in	Emilia	ogni	7	abitanti
in	Lombardia	»	10	»
in	Piemonte	»	12	»
in	Toscana	»	19	»
nelle	Marche	»	28	»
nella	Venezia Giulia	»	30	»
nella	Venezia Tridentina	»	30	»
in	Umbria	»	35	»
in	Liguria	»	36	»
nel	Lazio	»	48	»
nelle	Puglie	»	133	»
in	Abruzzi	»	158	»
in	Sardegna	»	174	»
in	Campania	»	225	»
in	Sicilia	»	330	»
in	Calabria	»	648	»
in	Basilicata	»	1096	»

CAMOGLI E IL SUO POPOLO MARINARO

Presso la porta d'una casa di Camogli, delle prime che si trovano sulla strada che vien da Recco, c'è la targa di un medico Schiaffino e avendo io chiesto se quegli per caso fosse un discendente di Simone, l'argonauta dei Mille, l'eroe di Calatafimi, mi sentii rispondere: — Può darsi che lo sia, ma di Schiaffino a Camogli ce n'è un mucchio.

Sì. Se ne incontrano a ogni passo, nella storia d'ieri come nella vita d'oggi, e se taluno per così dire ha tralignato dedicandosi alla scienza e preferendo la terraferma, pur saldo e fiero rimane il buon ceppo marinaro della vecchia stirpe: perchè Camogli, paese degli Schiaffino, è in pari tempo e sopra tutto il paese dei marinai Tipico, per questo aspetto, forse più d'ogni altro luogo italiano, chè qui tutti veramente vivono del mare, e se di circa ottomila abitanti la metà sono maschi, si può far conto che almen tremila siano dediti al mare in maniera esclusiva: o naviganti o pescatori. Gente marina tutta quanta, in ogni modo ed in ogni tempo, da trenta secoli in qua; da quando i remoti navigatori sbarcati sullo scoglio originario vi piantarono con ferme catene il simulacro d'un loro dio Càmulo che legò il nome al paese. Formì poi questo a Cartagine i forti marinai che contrastarono a Roma il dominio del Mediterraneo, e più tardi istituì un attivo commercio con la Sicilia e con l'Oriente, fin che, unitosi alla repubblica genovese, ne seguì fedelmente le buone come le avverse sorti.

(fot. dott. cav. C. Moldenhauer)

CAMOGLI - IL PORTO DA PIAZZA TRIPOLI.

Fortissimo sempre alitò nel piccolo popolo lo spirito marinaro e nel 1852 fu un Nicolò Schiaffino il fondatore d'una « Mutua Assicurazione Marittima Camogliese » che servì di modello a tutte le altre. Un sodalizio analogo, ma limitato ai velieri di ferro e intitolato a Cristoforo Colombo, sorse poi e registrò più di duecento bastimenti per un capitale complessivo di sedici milioni. Vennero quindi una « Associazione Camogliese di Mutua Assicurazione contro gl'infortunî della gente di mare » (e raccolse un capitale di venti milioni) e un « Consorzio tra Armatori e Capitani Marittimi », chè di questi e di quelli sempre abbondò Camogli, fucina di navi e vivaio di naviganti.

L'Istituto Nautico.

Rudi, intrepidi, esperti, ma, sino a mezzo secolo indietro, di una ignoranza gloriosa; cresciuti e addestrati sulle tolde, con una sola maestra: la lunga pratica, e affatto estranei a quell'altra maestra ch'è la grammatica. Finirono con l'accorgersi che anche questa è necessaria, nel complicato mondo del nostro tem-

po; capirono che la preparazione scientifica sarebbe stata una manna pei nocchieri, e pensarono a imitar l'esempio di Palermo, di Rimini, di Bari, Catania, Spezia e della stessa vicina Recco, istituendo una scuola nautica per agevolare ai giovani del paese la carriera d'ufficiali di bordo nella marina mercantile.

DIETRO LA DIGA DEL PORTO DI CAMOGLI - PESCATORI CHE CARICANO LE RETI.

Fu il Comune ad affrontar l'impresa con una deliberazione consiliare del 1874, che si perfezionò l'anno seguente con la nomina di quattro insegnanti, uno dei quali, vedi caso, fu proprio un Simone Schiaffino, nome e cognome del legionario garibaldino. Nacque così l'Istituto Nautico di Camogli, con tre corsi di due sezioni pei Capitani di Lungo Corso e di Gran Cabotaggio, a cui poi s'aggiunse una sezione pei Macchinisti. Dopo un anno di vita esso ottenne la qualifica di pareggiato, nel 1880 diventò governativo e nell'82 s'intitolò a Cristoforo Colombo.

Dal digiuno d'un tempo si è ormai passati a un nutrimento copioso e sostanzioso, e legioni di giovani ne hanno profittato popolando via via le nostre navi mercantili e conferendo prestigio alla severa scuola camogliese. I diplomati son finora 1542 (1051 Capitani e 491 Macchinisti), dei quali gran parte di Camogli e molti della provincia o della Liguria in genere, senza però escludere le altre regioni italiane poichè Milano e Torino, Parma e Piacenza e persino Roma godono rappresentanza nell'Istituto che ha sede in Municipio, proprio davanti alla Stazione ferroviaria, quasi a indicare subito il tono del paese a chi vi passa o vi pon piede.

Ma l'Istituto ha forse già toccato l'apogeo del suo cammino, il vertice del suo sviluppo. Col nuovo anno è abolita la sezione dei Macchinisti e vien limitato a trenta il numero degli alunni di nuova iscrizione. Provvedimento di Governo, che per Camogli si è fermato a un ritocco, a un giro di freno, e altrove è giunto alla soppressione completa, e ha giustificazione nella crisi gravissima che travaglia la marina mercantile per un complesso di cause che non è qui il luogo di illustrare.

Inutile sfornare altre centinaia di giovani capitani, quando le centinaia dei capitani vecchi e le migliaia degli uomini d'equipaggio forzatamente indugiano in paese. La regola del turno introduce lunghe soste fra l'uno e l'altro periodo di navigazione; trascorrono i mesi e gli anni fra un imbarco e l'altro; ma nelle snervanti parentesi questa gente non diserta e non si sbanda, non pensa affatto a mutar mestiere, forse perchè non ne conosce nessuno all'infuori del mestier del mare che per essa è certo il più bello e ch'è ormai sangue del suo sangue e invincibile nostalgia della sua anima. E aspetta. Con crucciata rassegnazione, con torbida calma, con un'acre dolorosa speranza che ogni giorno sia l'ultimo, nell'ingrato esilio di terraferma, e che domani scocchi l'ora di ritornare a bordo e prendere il largo per gli oceani.

I vecchi capitani.

Ciascuno ha la casetta e la famiglia nel paese, i genitori, la moglie, i figliuoli, e l'attesa si addolcisce e insieme si amareggia di questa affettuosa catena. Essa è un conforto e un ammonimento, un rimprovero e uno stimolo, e quando più acuto il rovello ne punge, si sguscia fuor dal nido e si va a cercar coraggio e fede nella comunione dei compagni.

È forse per questo che da mattina a sera tanti uomini bivaccano, pesci fuor d'acqua, sul muricciuolo che inquadra uno sfondo dietro il monumento di Simon Schiaffino e sulle attigue panchette che godono l'ombra verde tra gli alberi del viale Venti Settembre. C'è sempre un bel fresco là sotto, e ci son sempre di quest'uomini in pena, a due a due, a gruppi, a crocchi, che si passano i giornali e le notizie, che chiacchierano, discutono e fumano la pipa ingannando il pigro fluire del tempo.

Uomini tozzi, facce abbronzate, occhi scuri, mustacchi incolti. Soltanto il garibaldino di marmo lassù dritto sul piedistallo, sfoggia una lunga barba che gli serpeggia sulla gloriosa camicia. Quest'altri son tutti a mento nudo e non vestono divisa: dimessi nell'abito borghese, hanno un'aria di campagnuoli in vacanza, ma non c'è da sbagliare: ad affrontarne uno qualunque, il primo che s'incontra, e a chiamarlo capitano, si è certi di cogliere nel segno, chè capitani, o almeno almeno macchinisti, lo son tutti su questo placido e un po' malinconico viale dei nocchieri in aspettativa, e tutti vennero un giorno di laggiù, dal fondo della strada, dal palazzotto quadro dell'Istituto, freschi di studî, con i galloni fiammanti e una lieta fanfara di speranze in cuore. Breve passo tra la sorgente luminosa e la fosca foce.

Seicento ufficiali di mare novera Camogli, e quassù, ancora vicini e fedeli alla matrice, si attardano i giovani e i giovanissimi. Quest'ultimi, la fronda dei giuliettiani, da un paio d'anni han inaugurato a mezzo il viale un proprio luogo di ritrovo, il « Circolo degli Ufficiali Naviganti »: una saletta con un tavolo e un po' di sedie e, nel retro, la cucina: la prosa in agguato alle spalle della poesia. Il sodalizio dei nocchieri maturi — la « Società dei Capitani e Macchinisti Navali » — conta un ventennio di vita e due centinaia di soci, ai quali offre una più ampia sede a capo dello stesso viale: uno stanzone quadro, carte geografiche alle pareti, elenchi sociali, vedute di bastimenti a vela, un ritratto del Re, un gruppo simbolico dei numi elettrici (Volta, Galvani, Galileo Ferraris e Marconi), tavoli e sedie e, in fondo, un tramezzo vetrato con sportelli: la sagoma d'un ufficio d'agenzia, polveroso e deserto. Non c'è nessuno agli sportelli, non c'è nessuno nella sala: i soci son tutti fuori all'aperto, sul muricciuolo all'ombra di Schiaffino, sulle panchette all'ombra degli ippocastani.

CAMOGLI - LE ONDE S'INFRANGONO CONTRO IL MOLO.

C'è poi un terzo sodalizio d'ufficiali, primo in ordine di tempo poichè vanta più di mezzo secolo di vita, ed è quello dei vecchioni; ma per trovarlo bisogna abbandonar l'altura e scender giù, a livello d'acqua, presso il porto.

Son lì i lupi di mare, son lì i veterani della navigazione a vela, quelli che non conobbero nè macchine nè fumaioli sulle loro belle navi mosse dal vento, quelli che soltanto il prete erudì nel sillabario, che crebbero ignari di formule ma esperti d'ogni flutto e solcarono gli oceani portando il tricolore sulle prode dei lontani mondi. Mozzi dapprima, scoiattoli del mare, compirono sui ponti dei maestosi velieri la parabola dell'adolescenza e della giovinezza, dell'età virile e dell'età matura; da bruni, grigi; da grigi, canuti; trenta, quaranta, cinquant'anni passarono navigando, ed ora il nido natio li raccoglie nei tardi giorni che la morte cova.

Neppur essi sanno stare in casa e non è nemmeno molto facile tenerli a terra. Quando possono, se ne vanno in barca o si piantano come ostriche su gli scogli a pescar con la lenza, per tradir l'ozio e rimediar la

CAMOGLI - LA CHIESA VISTA DALLA SPIAGGIA. (fot. dott. cav. C. Moldenhauer)

cena. Se no, fanno capo al loro vecchio sodalizio patriarcale, l'«Unione Marinara», che si regge senza statuti perchè gli ottanta soci costituiscono una tranquilla compagnia di buoni amici.

La sede è in uno stanzone scuro e muffoso che sa anch'esso di salso e di vecchiaia co' suoi divani ad alti schienali messi in giro alle pareti, le sue carte geografiche ingiallite dal tempo, le stampe con i ritratti di Vittorio, il nonno, di Umberto e di Garibaldi, e un quadro allegorico del plebiscito. In mezzo, sospesa sopra un tavolo, c'è una veneranda lucerna, e al fondo luccica e dondola nella sua alta custodia di legno un grand'orologio a pendolo che sembra il nume simbolico del luogo.

I vecchioni stanno lì fuori, nell'angoletto davanti all'entrata, ove compongono un'assemblea solenne. Manca l'anziano della tribù, Fortunato Mortola, che ormai quasi cieco trascina fra le mura domestiche i suoi novantadue anni e mezzo; ma ce n'è tant'altri, un pochettin più giovani, seduti a cerchio: uomini d'ottant'anni e d'ottantacinque, avanzi di pescicani com'essi usano definirsi, e uno che mi par veramente troppo fresco ha i suoi settantatrè anni suonati, e il «pivello» di quest'Unione ha sulle spalle settanta inverni.

Non è a credere che siano tutte teste d'argento, chè taluno lascia scorgere tuttora qualche riflesso d'oro dell'antica chioma bionda, e fra tanti baffi di quest'avoli asciutti e ancor robusti, non vedo che una barba sola, quella d'un ex-armatore: perchè una volta Camogli armava i suoi bastimenti e li spediva in giro per tutte le acque, come mi dice un Andrea per combinazione Schiaffino che ha quasi ottant'anni, ha navigato per quarantacinque essendo andato in mare nel 1852, ha compiuto tre volte il giro del mondo, ha fatto la guerra di Crimea ed è un superstite di Lissa ove saltò in aria con la *Palestro* e per miracolo si salvò con altri quindici, soli di tutto l'equipaggio. Un altro camogliese, Salvatore Ogno, cui toccò una sorte analoga sul *Re d'Italia*, è morto l'anno scorso insieme al Matusalemme di questo venerabile «Senato» marinaresco, il capitan Raseto che vantava la bellezza di novantott'anni; ma qui, arzillo ancora, è presente suo figlio Francesco d'anni settantaquattro, capitano anche lui poichè di padre in figlio si trasmette lo scettro in queste dinastie di nocchieri nelle quali la passion del mare di-

(fot. dott. cav. C. Moldenhauer)

CAMOGLI - IL MOLO TRASVERSALE DEL PORTO

scende per li rami, come una linfa che non s'estingue mai.

Il piccolo porto.

Noi possiamo calar giù dalla scala che taglia un alto zoccolo alla statua dell'eroe Schiaffino e svoltar poi sulla strada a cui certo la presenza della modesta casa di lui fece attribuire il nome di Garibaldi. È la strada a mare, elevata come una terrazza e grado a grado declinante, aperta al sole con tutti gli occhi delle sue finestre spalancati sulla visione azzurra e con le botteghe dei vinai e le altane dei caffè protese a lusingar chi passa.

Sotto c'è la spiaggia, una striscia bianca, una sassaia abbagliante, sulla quale tuttavia son germogliati, non senza parvenze civettuole, due stabilimenti balneari intorno a cui brulicano uomini e donne, giovinetti e fanciulle, e svariano forme e colori di costumini e accappatoi, fra i capannotti e gli ombrelloni. S'è un po' violentata, qui, la natura ostile, per utilizzare il mare anche in questo modo moderno e voluttuario: s'è persin deviata una fogna per servire ai bagnanti una acqua limpida, così come si son venute ripulendo strade e case e botteghe per rendere meno scomodo e più ospitale il soggiorno ai forestieri.

Tutti segni di volontà e di forza di questa Camogli ch'è per sè stessa un esempio di ciò che l'uomo può, se vuole. La costa scoscesa, diruta sugli scogli, sembrava dir di no a qualunque formazione di consorzio civile, eppure a poco a poco gli ostacoli enormi furon vinti e la città piantata, solida, ardita, bizzarra e pittoresca. Appollaiata a pie' dei monti — quello d'Esoli che la domina, quello di Ruta che la fiancheggia e sembra speronarla al cuore con la precipite china del Castellaro —, essa ha saputo inerpicarsi a passo a passo e saldarsi alla scarsa terra e alla molta roccia, sfogando poi il suo grido di vittoria più in su, sulle libere groppe verdi delle due montagne ove ha sparso una costellazione di gaie ville che forman gregge nella frazione di Ruta, miracolo di grazia, rifugio di serena bellezza coronante la ombrosa conca al cui limite orientale incide una linea bassa e sottile a fior d'onda la scogliera lontana di punta Chiappa.

Tale l'ampia cornice, ma più sorprendente è il paese, a vederlo com'è fatto, tutto a palchi e ripiani, tagli e scorci, salite e di-

(fot. dott. cav. C. Moldenhauer)

CAMOGLI - SPIAGGIA E MONTAGNA DI RUTA DALLA CHIESA.

scese, scale e scalette, passaggi bruschi, svolte audaci, vicoli tortuosi, angiporti, archi, ponti e gallerie, un prodigio d'architettura che si direbbe pensata da un fantasioso scenografo ed ha veramente un'impronta spettacolosa, un sapor teatrale. Su dal viluppo dedaleo, fuor dal laberinto formidabile e stravagante, bàlzano non soltanto casupole e tugurî, ma palazzi vasti e presuntuosi. Quelli di sei e sette piani sono una cosa comune, ma ce n'è di otto e sin di nove piani, se pure, a guardar di dietro, la strada rasènti il terzo o il quarto piano mentre di fronte la via sprofonda a dar luce e spazio al secondo e al primo e al pianterreno, come se l'edificio si tenesse in piedi col puntello della montagna. E che profusione di colori, di pitture, di decorazioni! Rosoni, fregi, stemmi, busti, santi, personaggi illustri, dipinti nelle dipinte nicchie. Colombo, Doria, Galileo, Assereto, montan la guardia a un casone della periferia: l'*Onore*, la *Ragione*, la *Verità*, la *Speranza*, ammoniscono le genti dalla facciata d'una casa della via Vittorio Emanuele, l'arteria centrale del paese, il corso e il mercato di Camogli.

In capo a questa via passiamo un archivolto per sbucare in una piazza che da un lato strapiomba in una piazzetta tondeggiante. Qui, chiuso da mura e cancelli, è il cantiere camogliese costituito da tre tettoie sotto le quali si costruiscono battelli e navigli da venti tonnellate che si varano giù pel declivio d'un vicolo a gradini; e il vicolo scende dritto nel bacino portuario, presso cui vigila, da una nicchia incorniciata di conchiglie, la statuetta d'una Madonna: « Nostra Signora del Buon Viaggio », *Spes Nautarum Firma*.

Siamo al cospetto del porto di Camogli e lo scenario si fa più caratteristico e suggestivo: un quadrettin marino che tanti pittori, specialmente tedeschi, colsero e diffusero. A parlar di capitani si pensava naturalmente ai grossi vascelli transoceanici: a guardar quest'umile specchio d'acqua, questo bacino minuscolo vôlto a ponente e protetto da mezzodì, si stenta a credere che trenta o quarant'anni or sono vi potessero gettar l'àncora i velieri di mille e milleduecento tonnellate, e si capisce come ad ogni modo questo non sia più che un porto da pescatori, un rifugio dai venti di greco e di tramontana, sebbene da una casetta isolata sulla banchina lo sorvegli una Capitaneria, o piuttosto un ufficio da capoluogo di circondario marittimo, con giurisdizione da Nervi esclusa a Rapallo inclusa, ed autorità su circa ot-

(fot. dott. cav. C. Moldenhauer)

CAMOGLI - RUPE DEL CASTELLO DRAGONE.

tocento battelli, dei quali almen 250 appartengono proprio a Camogli.

Son battelli, barchette, barchettine, da cui il bacino è tutto coperto, schierati come stanno in file molteplici correnti per ogni verso: una flottiglia che sembra fitta perchè racchiusa in limitato spazio, e che però lascia emergere qua e là più vistose sagome di tartane da pesca o da trasporto, le quali scaricano acciughe di Toscana e vini di Napoli e di Sicilia: *rivane* dalle larghe vele color d'ocra, le barche di Riva Trigoso con l'albero inclinato, e *paranze* dalle bianche vele spiegate sotto l'albero diritto.

Un va e vieni pittoresco che ben s'intona nella sinfonia del porto. Di là dalla Capitaneria le case lo costeggiano ritte sugli speroni degli scogli, pavesate di bianchi panni al sole, e una recente spiaggetta artificiale lo chiude in fondo con un cantierino che serve per le riparazioni delle chiatte genovesi ed è provvisto di avanscali, di binarî di legno ed anelloni di ferro. Dall'altro lato un molo di duecento passi si protende in mare e a metà si snoda in un tronco a perpendicolo che sbarra alquanto ma protegge l'angusta ed ardua bocca del bacino. Le libecciate han corroso i massi della diga, ma saldi si ergono qua e là, come paracarri scuri, i vecchi cannoni conficcati in piedi per servir da ormeggi; e dappertutto son grossi rotoli di gomene e reti costellate di sugheri distese a rasciugar sui moli o appese come frange agli ampi ed alti telai.

Il tramite di due portichetti — e l'uno è cupo e selvaggio, tana di pescatori; l'altro, chiaro e confortevole di botteghe e con l'altana sorridente d'un rustico caffè — congiunge le due braccia del porto ad una piazzetta così stramba da sembrare piuttosto un ponte, con i piloni e gli archi di sotto, la spalletta da un fianco, verso il bacino, e dall'altro la barriera d'un casamento. Ma il casamento, mi dicono, posa sulle palafitte e la piazzetta è davvero un ponte, o vogliam dire un istmo che attacca la terraferma allo scoglio donde nacque Camogli, quel che fu una isola e Isola si chiama tuttora, scenario di rampe e archivolti, vicoli e passaggi, scalette e terrazzine, con su case, casette e casettine dominate dai resti dell'antico Castel Dragone (che conobbe i corsari barbareschi

CAMOGLI - LUNGO LA RIVA. (fot. G. R. Ballance, Mentone)

e sulla cui torre diruta oggi verdeggiano i fichidindia) e dalla bianca chiesa di Maria Assunta, superba di scalee marmoree, di stucchi e di ori, di affreschi e di quadri — ce n'è del Barabino — e di sculture, tra le quali se ne contano, manco a dirlo, d'uno Schiaffino, nè può far meraviglia il connubio d'un tal nome con le cose sacre quando si sappia che Camogli fornì alla cristianità uno Schiaffino cardinale e diplomatico, nato, ben s'intende, da un marinaio.

Chiesa dei marinai, colmata d'ori e di gemme dalle loro mani rudi e pie, nel tempo che ognuno le dedicava un quarto del proprio guadagno e il guadagno era grasso e l'offerta copiosa, mentre oggi i marinai forse implorano la Madonna di far tornare quel felice tempo, ma non possono offrirle nulla.

La pesca e i pescatori.

Sono qui quasi tutti, i forti equipaggi, e i naviganti son diventati pescatori, per vivere sempre del mare poi che il mare è la vita di Camogli.

Qualche industria è sorta in paese: una conceria di pelli, una fabbrica di tende, un saponificio, un pastificio, ma il mare domina ed è una fabbrica di reti da pesca che ne signoreggia l'industria. Ci sono botteghe di ogni sorta in paese, ma, mi dice un pescatore che ha vivissimo l'orgoglio del suo mestiere, i bottegai, tranne qualche transfuga, non sono camogliesi: sono forestieri; i camogliesi stanno tutti sul mare e anche i figli di quei forestieri pigliano la via del mare e diventano a lor volta naviganti e pescatori. È nell'ordine logico delle cose; è nella scia del destino.

Una cooperativa di questi pescatori s'è dedicata a una piccola tonnara ch'è sotto il monte di Portofino, e vi lavora da aprile a settembre cavandone venti, venticinque, sin trenta tonnellate di tonni da un chilo e un chilo e mezzo l'uno. Barche vanno alla Gorgona per la pesca delle acciughe, in luglio e agosto. Ma i più rastrellano il fondo marino di Camogli che manda su tanto pesce da fornire il paese, non solo, ma da spedirne a Genova e Spezia, a Milano e Torino. Pesce

(fot. G. K. Ballance, Mentone)

CAMOGLI - LA CHIESA.

d'ogni sorta, dal luccio allo spada, e l'arsenale peschereccio camogliese possiede ogni genere d'attrezzi adatti. Padroni di barche e d'attrezzi (un'ottantina) assoldano le proprie ciurme: tre, quattro uomini ciascuno, e son circa trecento uomini che s'ingegnano a guadagnarsi il pane: uno scarso pane però, non certo il companatico, all'infuori di qualche polipo, chè il guadagno è poco. Si dividono equamente gl'introiti, è ben vero, ma quegli che dà la barca e gli attrezzi si becca sino a tre quote, mettiam trenta lire, e tira il fiato, mentre gli altri che ci metton soltanto la fatica delle braccia intascano una quota, poniamo dunque dieci lire, e se la fanno magra, ciò che per altro è sempre meglio di niente.

Dal settembre all'aprile c'è la pesca del *moscardino* e le paranze escono di giorno, o le notti di luna perchè il mollusco, ch'è malizioso, non veda il «brucior» dell'acqua tagliata dalla rete: e filano a due a due, vele spiegate, e tendono a rimorchio, come uno strascico nella corrente, la rete forte di canapa che spazza la massa liquida catturando la preda. Una «calata» di tre ore o tre ore e mezzo, può cogliere settanta, ottanta chili di pesce.

Da giugno a settembre, invece, corre la stagione della pesca notturna, quando non vi sia la luna chè allora i pesci fanno festa. Salpano le barche al tramonto, verso la notte oscura che la *lampàra* rischiarerà sul mare: un grosso faro ad acetilene che splende a bordo d'una barca e la cui luce richiama i pesci a fior d'acqua, mentre un'altra barca gira intorno alla *lampàra* calando la rete, rete *lampàra* anch'essa, com'è detta *lampàra* questa pesca che spinge al largo flottiglie fitte di barche, talora sino a quindici pariglie (con quelle di San Fruttuoso e di Portofino) e con centinaia d'uomini esperti della manovra e ben pratici del mare che conoscono palmo a palmo così da saper evitare a sè e alle proprie reti gl'insidiosi ferrami delle vecchie navi naufragate.

Brillano quei lumi nell'oscurità profonda e lentamente vagano, poi che le barche pian piano si spostano e camminano a perlustrar più mare e a reiterare le calate delle reti. Con cinque o sei calate in una notte si pos-

sono raccogliere sino a 150 chili di pesce misto, ma la media è d'un quintale: un quintale di pesce ogni *lampàra*, c'è da tornar contenti al porto quando l'alba imbianca l'orizzonte.

Nè, mentre è a terra, il pescatore riposa sui faticati allori. Distende egli al sole le reti, vasta decorazione che ricopre i moli e la spiaggia di strisce brune, lunghe sino a duecento metri e tempestate di « armeggi », i piccoli e grossi sugheri giallognoli disposti sui margini a distanze uguali. Anche le reti, al profano che le guardi, sembrano tutte uguali, laddove ce n'è d'ogni tipo e spessore per quanti sono i generi di pesca: dalle *lampàre* di trentatrè « nodi a palmo » alle *manàite* di venti o di ventuno, destinate alle acciughe, dalle *tremagli* alle *ruscettone* e *bianchettaie*, reti sottili e fitte per il pesce minuto. Pure è talvolta in queste reti leggiere di fil di cotone che vanno a incappar distratti i grossi mostri del mare, come quell' « elefante marino » che or non è molto fu tratto a riva fra lo stupore generale. E allora son guai per le povere reti, più gravi degli strappi, dei buchi, delle falle che solitamente intervengono a guastare l'armonia del disegno e la solida orditura delle maglie che i pescatori, accoccolati al suolo a mo' di turchi, rattoppano pazienti.

Ogni quindici giorni c'è poi un lavoro più complesso: la ricoloritura delle reti per mantenerne il filo ben ritorto. Il colore se lo fabbricano i pescatori stessi con la scorza di pino macinata che poi stemperano nell'acqua mettendola a bollire per tre o quattr'ore in certi forni impiantati sul molo, all'imbocco della diga, e son monopolio dell'ospedale che si piglia cinque lire da ogni padron di reti che li fa fiammeggiare e fumare.

Vita dura sulle barche, quando libeccio infuria e l'uscire e il rientrare nel piccolo porto è una rischiosa impresa; vita dura sul mare, ad aspettare il pesce che tante volte sfugge la trappola o s'acquatta latitante; vita dura a terra, nelle case povere, nei magazzini bui ove s'ammucchiano nell'acre tanfo le gomene e le reti, i remi e gli altri ordegni dell'aspro mestiere. E tuttavia, con che fierezza ne parlano questi uomini semplici e forti la cui esistenza è un lungo combattimento!

Poi... poi vien la guerra ed essi vanno baldi a morire. Sulla piazzetta del teatro — singolare contrasto! — c'è il monumento dei caduti. Camogli ha dato quarantaquattro de' suoi figli all'esercito (e fra essi due Schiaffino), dieci alla marina militare (e c'è fra essi un altro Schiaffino), ventidue alla marina mercantile, e due di questi si chiamavano Schiaffino: settantasei morti.

Se non c'è la guerra e il mare non li ingoia e la vecchiaia può maturare in pace, è in vista per i più poveri un asilo di riposo che sorgerà — ironia delle cose! — sul luogo del vecchio cimitero. Ma poco più innanzi, sulla via di Recco, s'apre e scoscende a gradoni verso il mare, il cimitero nuovo, l'asilo definitivo di tutti quanti. Ha quarant'anni e già è ben colmo di fosse, di lapidi, di mausolei, e le celle dei colombarî son quasi tutte piene. Quanti Schiaffino anche qui! E quanti capitani marittimi! Un'adunata imponente. Tutti questi naviganti, questi capitani, questi marinai, questi pescatori che corsero i mari del mondo, che ne conobbero tutti i porti e tutte le tempeste, si ritrovano qui, supremo convegno, presso il piccolo porto del paese natio, nella pace che nulla può turbare mai più.

Ma nelle tombe tranquille ov'essi dormono il gran sonno senza risveglio, come nelle chiuse valve delle conchiglie risuona il lontano mormorio dell'onda, così batte il vicino mare con il suo ritmo perenne e culla l'eterno riposo dei morti marinai.

ULDERICO TEGANI.

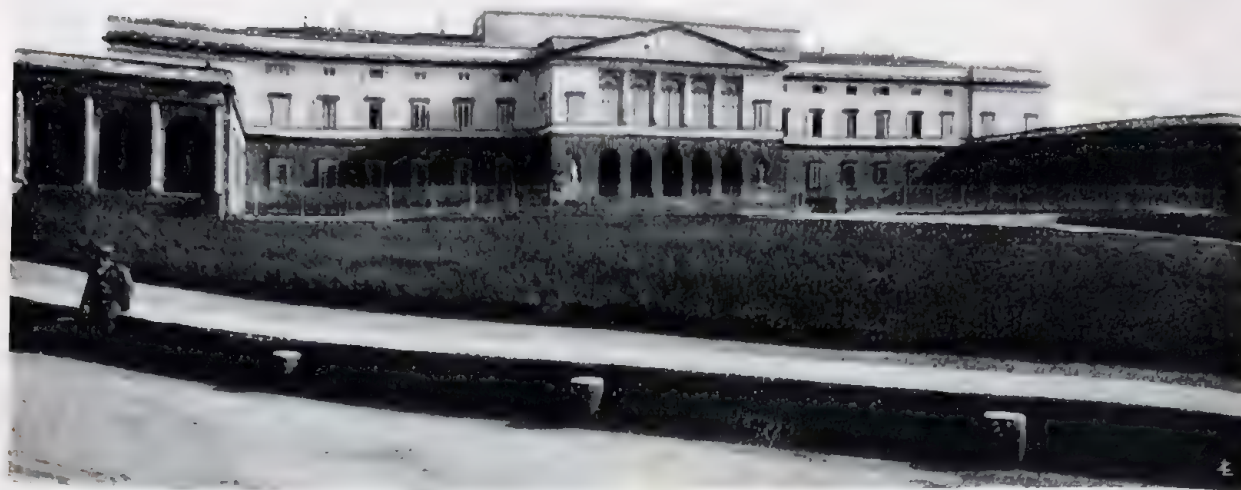
IL GIARDINO «ALL'ITALIANA» DELLA VILLA.

LA VILLA DEL POGGIO IMPERIALE

Chi, uscito di Firenze dalla Porta Romana, si incammini per l'erto e dritto stradone che gli si para dinanzi tutto ombreggiato di lecci e di cipressi secolari arriva, dopo un km. di salita, sullo spiazzato erboso dove domina rigido e severo l'edificio del Poggio Imperiale, già Villa dei Granduchi di Toscana e oggi sede del R. Istituto Femminile della SS. Annunziata

Poche dimore principesche possono vantare una così grandiosa via di accesso come questo viale rettilineo, il quale ancora oggi — benchè orbato del suo prospetto architettonico di vasche e statue sul piazzale di Porta Romana, e immiserito da una banale linea tranviaria — pare ancora rievocare il via vai delle berline di gala e il gioioso brusio di cavalieri e di dame, echeggiante tra le due alte pareti di verde frescura in cui si sprofonda il maestoso stradone.

Di modo che il viandante il quale, dopo siffatte fantasie, si trovi giunto innanzi alla Villa quale oggi ci apparisce, deve certamente provare una delusione nel vedere un edificio così poco in armonia con le sue fantasie nostalgiche rievocanti il fasto dei Granduchi Medicei. L'edificio che gli si para dinanzi è infatti di un aspetto così glaciale, severo, ed *ermetico* che tutto può ridestare alla men-

FRANCESCO LAURANA. RITRATTO DI BATTISTA SFORZA, MOGLIE DEL DUCA D'URBINO FEDERICO II DA MONTEFELTRO, ESISTENTE NELLA VILLA SINO AL 1850, ORA NEL MUSEO NAZIONALE.

LA VILLA DEL POGGIO IMPERIALE ALLO STATO PRESENTE.

te tranne l'immagine di una villa di ozi granducali; e il contrasto appare ancor più stridente al confronto con la natura circostante, la ridentissima collina di Arcetri, che è rimasta ancor oggi intatta ed è tuttora uno degli angoli più incantevoli di queste meravigliose colline di Firenze.

Un tempo invece l'amenità del luogo pareva rispecchiarsi armoniosamente in una delle più geniali e sorridenti facciate di villa toscana che il genio dei nostri architetti abbia saputo inventare; e ci volle tutta la freddezza calcolatrice di un architetto neoclassico per distruggere un tal gioiello architettonico e sostituirlo con la facciata triste e compassata che si vede ancora oggi.

SALA CON STUCCHI E PANNELLI DEL SEC. XVIII.

Noi vorremmo coglier l'occasione per ricordare come anche oggi non passi, si può dire, giorno, in cui il piccone demolitore non compia la sua opera vandalica. Si tratterà nel più dei casi di opere di non grande valore ma che però contribuiscono fortemente a conservare nelle nostre vecchie città quell'indicibile atmosfera suggestiva del passato che oggi subisce già così gravi attentati da certa malintesa e sfrenata esteriorità della vita moderna. Perciò noi alziamo ancora una volta la voce a fine di ridestare la coscienza pubblica, ricordando a chi si cullasse nella illusione di leggi e regolamenti che questi rimangono lettera morta laddove non sieno sostenuti

IL GRANDE VIALONE DEL POGGIO IMPERIALE.

e aiutati da tutta una convinzione collettiva.

***

La Villa del Poggio Imperiale ha una lunga storia ricca di eventi che riassumeremo brevemente, per diffonderci piuttosto sulle sue peripezie architettoniche e sulle sue opere artistiche. L'edificio e il luogo, che sino al Seicento si dicevano Poggio e Villa Baroncelli dalla famiglia che li possedeva alla fine del Quattrocento, passava più tardi nei Pandolfini che la cedevano alla loro volta ai Salviati. Fu in questo tempo e precisamente il 12 marzo 1530 che in pieno assedio, e proprio sul prato dinanzi alla Villa, accadde il famoso duello fra Dante da Castiglione e il Martelli da una parte, il Bandini e l'Aldobrandi dall'altra, duello descritto dal Varchi. C'è in Palazzo Vecchio a Firenze nella sala di Clemente VII, sala tutta decorata dal Vasari, un affresco divertentissimo — e malinconico allo stesso tempo — dove è rappresentato, con una esattezza addirittura fotografica, l'assedio di Firenze. La Villa Baroncelli, che è proprio in primo piano, è giusto lì nel centro dell'accampamento nemico, attorniata di tende e di soldati che o bivaccano o si esercitano nell'armi. Chi vi ravviserebbe oggi più la Villa del Poggio Imperiale? Così probabilmente, verso la metà del Cinquecento, l'aveva avuta il Granduca Cosimo I de' Medici — dopo averla confiscata ai Salviati fuorusciti — per donarla graziosamente alla sua bella e intelligente quanto disgraziata figliuola Isabella Orsini; la quale, benchè vi facesse breve dimora, trovò, da vera Medici, lo stesso il modo di farvi portare diverse opere d'arte, fra le quali quel « Adone Morente » — per adornarne una fontana — oggi esposto al Museo Nazionale di Fi-

VINCENZO DE' ROSSI. ADONE MORENTE, GIÀ NELLA VILLA DEL POGGIO IMPERIALE DA CUI FU TOLTO NEL 1863, ORA NEL R. MUSEO NAZIONALE.

PARTICOLARE DEL SALONE DIPINTO DA MATTEO ROSSELLI CON STORIE DI REGINE ILLUSTRI.

renze; il quale passò per tanto tempo come lavoro di Michelangelo, mentre è oggi generalmente riconosciuto per opera del suo seguace Vincenzo de' Rossi.

Ma i più grandi lavori di trasformazione e di abbellimento della Villa si debbono veramente alla munificenza dell'Arciduchessa Maria Maddalena d'Austria, moglie del Granduca di Toscana, profondendovi molto del suo denaro e decretando che dovesse d'allora in poi chiamarsi la « Villa del Poggio Imperiale ». L'architetto incaricato di questi ampi lavori fu uno dei più eccellenti che fossero a quel tempo a Firenze, cioè Giulio Parigi; il quale, oltre al grande vialone di accesso, immaginò e costruì la deliziosa facciata della Villa, di cui abbiamo prima lamentato la distruzione, e che oggi dobbiamo contentarci di godere in una stampa della famosa serie delle Ville Fiorentine di Giuseppe Zocchi.

Immaginate ora quello che dovesse essere questo gioiello nella luminosità serena e lieta della collina di Arcetri! Doveva essere tale che il Redi non seppe trovare luogo più degno di questo alle gesta del suo Bacco in Toscana. Ricordate?

> Dell'Indico Oriente
> Dominator glorioso il dio del vino
> Fermato avea l'allegro suo soggiorno
> Ai colli etruschi intorno,
> E colà dove Imperial Palagio
> L'augusta fronte inver le nubi inalza
> In verdeggiante prato
> Con la vaga Arianna un dì sedea

A decorare l'interno della Villa l'Arciduchessa Maria Maddalena aveva chiamato il pittore Matteo Rosselli, il maestro di tanti dei migliori artisti fiorentini del Seicento, il quale decorò le lunette di sei sale terrene dell'ala destra della villa con svariati fatti della Storia Sacra, di Regine e Martiri e degli Imperatori Ferdinando e Rodolfo, augusti congiunti dell'Arciduchessa; e lasciò anche una delle sue opere più simpatiche nella decorazione del soffitto della così detta «Volticina », un salottino minuscolo e civettuolo che dalla decorazione del Rosselli prende quasi l'aspetto di un favoloso e pregevole scrigno incrostato di gemme.

GASPARE PAOLETTI, GRATO E GIOCONDO ALBERTOLLI: IL GRANDE SALONE.

***

Succeduta a Maria Maddalena, la Granduchessa Vittoria della Rovere, moglie del Granduca Ferdinando II, parve volere emulare l'Arciduchessa nell'accrescere importanza e splendore alla Villa. Non ci è tuttavia oggi più possibile identificare questi nuovi lavori a causa degli ampliamenti subiti più tardi dalla Villa, nè le opere che vi aveva lasciato l'eccellente pittore Baldassarre Franceschini detto il Volterrano; anch'esse distrutte o disperse in seguito, tranne un soffitto da noi di recente ritrovato nei depositi delle Gallerie di Firenze. Rimangono invece, benchè non più al Poggio Imperiale, i capolavori d'arte che Vittoria, ultima di Casa Del-

GIUSEPPE ZOCCHI. - VEDUTA DELLA VILLA DOPO IL RESTAURO DELL'ARCHITETTO GIULIO PARIGI.

LA «VOLTICINA» CON AFFRESCHI DI MATTEO ROSSELLI RAPPRESENTANTI STORIE DI GRANDUCHI MEDICEI.

del Poggio Imperiale, che sino ad ora era stata lasciata in pace dai Granduchi Medicei, comincia con la venuta del Granduca Pietro Leopoldo, il quale si accese di vivissima simpatia per essa, a passare per la trafila dei guai.

Siamo ormai nell'ultimo quarto del secolo XVIII, e le idee e i gusti neoclassici cominciano a incontrare favore e successo: questo significherà in progresso di tempo la sazietà, l'antipatia, la guerra infine ad ogni più squisita opera d'arte che odori appena di rococò. E se dapprima l'eccellente architetto Gaspare Paoletti — il geniale autore del Quartiere della Meridiana in Boboli — ebbe il merito di rispettare la bella facciata del Parigi ed anzi di arricchirla della vaga balaustrata di statue — oltre all'aver dato poi alla Villa stessa una grandiosa facciata posteriore e due spaziosi e bei cortili — non ostante questo, ecco che nel gran salone del primo piano, da lui architettato, il famoso stuccatore ornatista Grato Albertolli (lo stesso che più tardi nel 1780 ornò la sala della Niobe agli Uffizi) profonde per le mura del salone stesso l'inesauribile ricchezza ed eleganza dei suoi nivei stucchi, finiti ed impeccabili come ceselli, ma già un po' compassati e gelidi.

Si confrontino queste decorazioni con quelle della Galleria e di tante altre sale, oggi destinate a dormitori — veri capolavori di grazia, d'eleganza, d'armonia decorativa; dove la trina degli stucchi risalta accanto alle sete cinesi e ai meseri delle pareti — e apparirà

la Rovere, aveva ereditato da Urbino e trasportato alla Villa dove erano restati dal 1631 al 1773; e che in seguito hanno via via arricchito i Musei e le Gallerie di Firenze, dove rappresentano tuttora alcune delle gemme più preziose e ammirate di queste raccolte. Basterebbe tra essi citare i due Ritratti dei Duchi di Urbino di Pier Della Francesca, o quello di Giulio II e l'autoritratto di Raffaello, o i ritratti di Francesco Maria Della Rovere e di sua moglie, di Tiziano; o il mirabile busto di Battista Sforza del Laurana.

Spentasi vergognosamente con l'immondo Gian Gastone la dinastia dei Medici, e la Toscana passata — in forza del trattato di Vienna — alla Casa Austro-Lorenese, la Villa

chiaramente la inferiorità decorativa di questo nuovo stile che doveva sopraffare e soffocare il più delicato e vago rococò.

***

Col precipitare degli eventi politici precipitano anche, ai primi del nuovo secolo, le sorti artistiche della Villa del Poggio Imperiale. Siamo oramai in piena reazione neoclassica, e la bella facciata del Parigi, la quale aveva sfidato sino ad oggi il cambiare di idee e di mode, appare oramai troppo *antiquata* ai gusti della Regina d'Etruria Maria Luisa; la quale un bel giorno del 1804 incarica l'architetto Pasquale Poccianti di farle il progetto di una nuova facciata; progetto che, pur rimanendo interrotto per la partenza della Regina, fu ripreso dalla Granduchessa Elisa Baciocchi ed infine dal restaurato Granduca Ferdinando III di Lorena; il quale lo affidò all'architetto Giuseppe Cacialli. E il Cacialli, rifacendosi al progetto del Poccianti e peggiorandolo assai ci ammannì la noiosa triste facciata che oramai conosciamo. Tuttavia se il Cacialli fu all'esterno così infelice, all'interno invece seppe fare della Loggia un ambiente armonioso, elegante e lieto, inondato di luce dalle cinque immense vetrate, che dànno su di uno dei più poetici panorami di Firenze. Intanto fra così varie peripezie costruttive, da Pietro Leopoldo in poi, la povera « Volticina » del Rosselli ci aveva avuto anche lei la sua buona parte di tribolazioni e per ben due volte si era sentita ad un tratto sollevare di peso e depositare — cosa che parve portentosa per quei tempi — come se davvero fosse un cofanetto, qualche metro più in là, fortunatamente ancora incolume.

GIUSEPPE CACIALLI. LA LOGGIA, NELLA FACCIATA ANTERIORE DELLA VILLA.

Dal Cacialli in poi la Villa del Poggio Imperiale è stata lasciata in pace dagli architetti, ma ha continuato a prendere viva parte ai turbinosi avvenimenti della nostra vita nazionale. Fra tanti eventi si ricordi che in una delle sale terrene posteriori Vittorio Emanuele II, allora bambino di pochi mesi, rischiò la vita per il fuoco appiccatosi alla culla e fu miracolosamente salvato ai futuri destini d'Italia.

Oggi finalmente, dopo tanto volger di eventi, la Villa è sede del Regio Istituto della SS. Annunziata, il più illustre educandato femminile d'Italia, il quale, giusto questo anno, ha celebrato il suo centenario; e ci sembra che nessun'altra conclusione più degna e felice potesse essere destinata alla Villa del Poggio Imperiale che quella di ospitare e di educare tra le sue mura, che già videro scorrere tanta della storia del nostro paese, il fiore più gentile della razza, le future madri della nuova Italia (1).

MATTEO MARANGONI.

---

(1) Per più ampie notizie vedi: M. MARANGONI - *La Villa del P. I.* - Istituto editoriale « Idea », Firenze 1923.

DOBBIAMO TROVARE UN SURROGATO ALLA BENZINA

IL PROBLEMA DEL CARBURANTE NAZIONALE E L'IMPIEGO DEI PRODOTTI A BASE DI ALCOOL

Per le nazioni in prevalenza agricole il problema della sostituzione parziale dell'alcool alla benzina od essenza di petrolio nei motori a combustione interna è di un'importanza eccezionale. L'Italia, la Francia, la Spagna, prive o assai scarse di combustibili liquidi naturali, debbono importarne ogni anno quantità sempre maggiori, mentre si trovano nelle migliori condizioni per produrre l'alcool. Per ottenerlo infatti vi sono quantità illimitate di materie prime che mai si esauriscono: si tratta di vegetali e loro residui ed il sole si incarica di rinnovare costantemente ciò che si è consumato.

Il valore dell'essenza di petrolio importata in Francia è passato da 5 milioni di franchi nel 1902, a 781 milioni nel 1920 ed è ora assai prossimo al miliardo. Per l'Italia l'importazione di benzina attualmente è di circa un milione e duecentomila quintali per un valore di quasi 300 milioni di lire. Se vi si aggiungono i petrolii, gli olii minerali pesanti, ecc. si arriva ad una cifra quasi doppia. È un gravissimo tributo che paghiamo annualmente all'estero, in moneta aurea: esso pesa sfavorevolmente sulla bilancia commerciale e contribuisce a rinvilire il cambio. È doveroso pertanto diminuire progressivamente gli acquisti di petrolii, per sostituirli con l'alcool nazionale.

Oltre al problema economico havvi quello politico. Il combustibile liquido, necessario in tempo di pace, è indispensabile durante la guerra. La sicurezza nazionale esige ci si metta in grado di procurarcelo con mezzi nostri. Forse ciò non si otterrà mai in modo del tutto soddisfacente dal lato economico: lo Stato inoltre dovrà rinunciare (e già lo ha fatto per l'alcool denaturato) a cospicui proventi fiscali. Ma qual sacrificio non sarebbe compensato dalla certezza di saper trarre, in caso di bisogno, il fluido animatore degli automobili, dei velivoli, delle nostre navi, da prodotti nazionali del suolo, del sottosuolo, delle forze idrauliche?

Inoltre, la produzione mondiale dei petrolii non va di pari passo con l'aumento formidabile del consumo. Non solo l'automobilismo, i trattori agricoli, l'aviazione, ne richieggono ogni anno quantità sempre maggiori; ma le marine da guerra si trasformano per adattare i loro motori ai combustibili liquidi. Dati i vantaggi che questi presentano, può darsi che tale evoluzione si estenda anche alle marine mercantili. È prevedibile quindi un aumento vertiginoso nel consumo del petrolio. Le statistiche sono concordi nel prevedere, fra non molti anni, una crisi della benzina. Daniele Berthelot ritiene che se la nostra generazione ha visto nascere e giganteggiare la produzione industriale del petrolio, la generazione seguente la vedrà probabilmente declinare e sparire. Ed allora si comprende come, perfino negli Stati Uniti d'America, cioè nel massimo centro della produzione petrolifera mondiale, sorgano potenti iniziative a favore dell'alcool come carburante.

Impiego dell'alcool nei motori a scoppio.

La possibilità di questo impiego fu dimostrata da ormai quasi trent'anni. Le prime esperienze vennero fatte in Germania nel 1894, proseguite con ammirevole costanza dall'Associazione dei distillatori tedeschi e dirette specialmente verso la utilizzazione dell'alcool nei motori agricoli. A cominciare dal 1898 la Francia seguì l'esempio dei suoi vicini e per l'iniziativa di Ministri d'Agricoltura, di Società agricole, dell'Associazione dei chimici zuccherieri e distillatori, si promossero studi e ricerche sperimentali, condotte con molto metodo da scienziati e specialisti eminenti, accompagnate da una serie di manifestazioni pubbliche, quali congressi e prove sportive. Fra le principali abbiamo nel 1900, una corsa di automobili ad alcool Parigi-Rouen, nel 1902 il Circuito del Nord, che fornisce ottimi risultati, sia per le velocità raggiunte, molto considerevoli per quel tempo (72 km. all'ora - 865 km. in 12 ore su una Panhard-Levasseur di 40 cavalli), sia per il funzionamento dei motori che era-

no gli stessi impiegati per l'essenzà, con lievissima modificazione nel carburatore. Infine, la Compagnia Generale degli omnibus di Parigi tra il 1906 e 1907, consumò parecchi milioni di litri del miscuglio a parti uguali alcool e benzolo (il benzolo prodotto dalla distillazione del carbon fossile) percorrendo in Parigi oltre 100 milioni di chilometri.

Ad onta di questi ed altri risultati favorevolissimi, la questione dell'alcool carburante cadde, poco dopo, in dimenticanza. Ma non per *motivi tecnici,* come alcuni asseriscono, bensì *economici;* cioè per le variazioni continue del prezzo dell'alcool che, oltrepassato il periodo di pletora dei prodotti agricoli, ebbe subito tendenza al rialzo; per la mancanza di accordi fra i sindacati produttori di alcool, infine per l'opposizione dei petrolieri. Inoltre, così in Francia come in Italia, il consumo dei combustibili liquidi era allora relativamente esiguo, l'America li forniva, con grande larghezza, in regime di cambio alla pari ed il timore di una guerra mondiale era ritenuto quasi chimerico. Nessun serio motivo spingeva dunque a sostituire, all'essenza di petrolio, un combustibile come l'alcool che costava di più e rendeva meno.

Prima della guerra, anche in Italia qualcosa si era fatto in questo senso. Ricordo un concorso promosso a Roma nel 1904 dal Circolo enofilo italiano per apparecchi di illuminazione e riscaldamento ad alcool, nel quale fu presentata anche una motocicletta ad alcool. Più tardi, poco prima dell'inizio della guerra, l'Ufficio speciale delle Ferrovie dello Stato sperimentò con buoni risultati un miscuglio detto *Eterol,* composto col 62 % di alcool denaturato, 33 % di etere solforico, 5 % di olio di vaselina. Questa miscela, proposta dal prof. Purgotti, fu sperimentata anche in vetture del servizio pubblico sul percorso Macerata-Ancona. Si constatò un consumo del 35 % in più della benzina, ma nessun inconveniente nelle varie parti del motore, nessuna molesta esalazione, in una parola, a parte il maggior consumo, la prova tecnica risultò favorevole. Quasi identica composizione ha il carburante che, sotto il nome di *Natalite* (40 % etere - 60 % alcool - 0,5 % ammoniaca), fu impiegato largamente, durante la guerra, dalle colonie inglesi del Sud Africa. Questa miscela potrebbe divenire, per l'Italia, un carburante interamente nazionale, giacchè l'etere si ottiene dall'alcool con mezzi che ora sono divenuti molto semplici ed economici.

Scoppiata la guerra, i prodotti agricoli suscettibili di fornire alcool divennero ovunque molto costosi, e d'altra parte l'alcool dovette esser adibito alla fabbricazione di esplosivi, di gas asfissianti, ecc. La Francia e l'Italia continuarono ad esser riforniti di benzina dall'America, benchè siansi passati periodi di grande angoscia. La Germania, ove già dall'inizio del secolo l'alcool era, più che altrove, impiegato in larga scala come combustibile, non appena il blocco le tolse l'arrivo dei petroli d'America, pur avendo potuto approfittare per qualche tempo dei petroli di Galizia e Romania, adottò pei motori un carburante composto di alcool, benzolo e tetralina; derivata quest'ultima dalla naftalina.

Durante le ostilità il problema del carburante nazionale si impose anche ai neutri. Di fatto quando nel 1918 gli Stati Uniti vietarono l'esportazione della benzina nei paesi neutri, la Spagna, dotata di scarse riserve, dovette quasi improvvisarle un succedaneo e lo trovò nell'alcool associato a proporzioni variabili di naftalina o di essenza di trementina.

Dopo la guerra.

La questione dell'alcool carburante si trovava dunque, alla fine della guerra, in un periodo di stasi. Ecco come avvenne in Francia la ripresa che portò alla legge sul carburante nazionale promulgata in principio di quest'anno. Bisogna ricordare che il Governo francese, per supplire ai bisogni della fabbricazione di esplosivi, gas asfissianti e altro materiale bellico, con apposita legge del 1916 aveva monopolizzato il commercio dell' alcool industriale divenendone l' unico acquirente e venditore ed obbligandosi a non destinarlo alla confezione di liquori e bevande. Toglieva così un milione e mezzo di ettolitri dal consumo per bocca, che cessavano di far concorrenza alla viticoltura francese, conseguendo risultati morali e sociali di enorme importanza: il consumo dei liquori scese di fatto in Francia al terzo di quello che era prima del 1914.

Ricordiamo ancora che in Francia si è fatta una distinzione artificiosa tra l'alcool prodotto dal vino, sidro e dalle frutta fresche, e quello della barbabietola, dei melassi, dei

cereali, o alcool del Nord, chiamando il primo *alcool naturale*, il secondo *alcool industriale*. In realtà, non vi è differenza alcuna fra gli alcoli delle diverse provenienze tanto che, ugualmente ben rettificati, l'analisi chimica è impotente a distinguerli.

Cessata la guerra il Governo, dopo aver destinato a diversi usi industriali l'alcool acquistato annualmente, restava in possesso da 600 a 700 mila ettolitri che la fabbricazione del materiale bellico più non assorbiva, e pei quali bisognava trovare nuovi sbocchi.

Concorso di Béziers.

Per facilitare allo Stato lo smaltimento di questo alcool, il Consiglio Agricolo di Béziers raccolse, per sottoscrizione, la cospicua somma di 400 mila franchi, con la quale organizzò, per la primavera del 1922, un concorso pel carburante nazionale comprendente anche prove sportive ed affidò lo studio scientifico e tecnico della questione ad un numeroso Comitato presieduto da un illustre fisico, Daniele Berthelot, e costituito da eminenti personalità nel campo della fisica, della chimica, dell'ingegneria.

Grazie ai mezzi forniti con tanta generosità dal Comizio agricolo di Béziers tale Comitato distribuì e sovvenzionò le ricerche e le esperienze di controllo a ben 15 laboratori; prese in esame più di un centinaio di formole di carburanti diversi, ne stabilì le proprietà, il comportamento e giunse alle conclusioni che cercherò di riassumere in breve.

L'alcool puro impiegato nei motori comuni presenta degli inconvenienti che lo rendono poco pratico o che, per lo meno, richiederebbero aggiunte o modificazioni notevoli nei motori. Non è possibile l'avviamento a freddo: il maggiore consumo dell'alcool puro rispetto alla benzina è del 40 % circa. Ma vi è un mezzo per aumentare la potenza e diminuire il consumo del carburante ed è di aumentare la compressione nei motori, cosa che si può fare perchè con l'alcool non vi è da temere l'auto accensione. Nei motori sovra compressi i risultati sono ottimi ed il consumo dell'alcool è quasi pari a quello della benzina. Ma, per non modificare i motori, meglio, almeno per ora, accontentarsi di un carburante non interamente nazionale ed aggiungere all'alcool un altro liquido combustibile, più facilmente volatile e dotato di un potere calorifico più elevato. Il numero dei liquidi proposti all'uopo in proporzioni diverse è molto grande: quelli più comuni e sperimentati in vasta scala sono il benzolo proveniente dal catrame, la benzina di petrolio e l'etere etilico (il cosidetto etere solforico). Delle miscele di alcool con etere, costituenti la *natalite* e l'*eterol*, ho già parlato.

La prima condizione perchè un miscuglio carburante si possa impiegare è quella di essere stabile e conservarsi tale anche a bassa temperatura ed all'aria umida. È il requisito più difficile. Si sono presentati al concorso dei miscugli così instabili che bastava, secondo una tipica espressione, *y pleurer dedans*, per dissociarli.

Il Comitato scientifico si occupò in modo particolare di risolvere la questione pregiudiziale e capitale della stabilità delle mescolanze di alcool e benzina. Le miscele di alcool con essenze molto leggere sono stabili, ma tali essenze sono scarse sul mercato.

L'essenza scioglie il 10 % di alcool comune (cioè al 95 %). E siccome il consumo di benzina in Francia è di 6 a 7 milioni di ettolitri, mentre l'eccedenza di alcool a disposizione dello Stato era di 600-700 mila ettolitri, il problema parve si potesse risolvere in modo molto semplice, mescolando cioè alla benzina il 10 % di alcool. Tale miscela fu impiegata effettivamente nelle prove su strade del concorso di Béziers (aprile 1922) fatte con automobili da turismo, autocarri, mototrattori, tanks e velivoli. Queste diedero risultati assai soddisfacenti, sia rispetto alle proprietà del carburante e al suo rendimento che risultò eguale a quello della benzina, sia perchè non si rilevarono inconvenienti. Su tremila bidoni forniti per le prove su strada, non si ebbero che tre lagnanze, e si riconobbero queste dovute al fatto che vi si era introdotto acqua. Infine, al Congresso dei combustibili liquidi tenutosi a Parigi nell'ottobre del '22, fu documentato che già da 13 mesi la compagnia parigina dei trasporti alimentava i suoi 1500 autobus con miscela di alcool-benzolo al 50 %, percorrendo nelle vie della capitale più di 75 milioni di chilometri, con eccellenti risultati nei comuni motori.

La legge francese del marzo 1923.

Il Governo francese, in base a questi fatti, si indusse a promulgare una legge che fa

obbligo agli importatori di benzina di acquistare dallo Stato il 10 % di alcool, lasciandoli liberi poi di mescolarli nei modi e nelle proporzioni che ritenevano più convenienti.

Tuttavia, anche queste mescolanze non sono stabili in modo assoluto, ma soltanto nella stagione calda e secca. Col freddo e con l'umidità, il miscuglio si separa nei suoi costituenti.

Si può evitare l'inconveniente aggiungendo alla miscela una terza sostanza solubile così nell'alcool, come nella benzina o nel benzolo, e che funziona da collegatore o *unisseur*. All'uopo si proposero l'alcool amilico, il butilico, il butilcresolo, l'olio di ricino, l'acido fenico, i cresoli, la decalina e tetralina derivate dalla naftalina. Tuttavia non si è ancora in grado di produrre questi composti nelle quantità che sarebbero necessarie ed a buon mercato.

Un altro modo per ottenere miscele stabili, sarebbe quello di impiegare dell'alcool anidro, cioè *alcool assoluto*, ed è questa la soluzione che viene ora caldeggiata in Francia. L'alcool assoluto si mescola con l'essenza in tutte le proporzioni e si mescola anche con la benzina pesante e persino con il petrolio.

Preconizzata questa soluzione, gli inventori si dettero a studiare procedimenti per preparare industrialmente, a buon mercato, l'alcool assoluto che finora era un preparato di laboratorio. Le ricerche sembrano riuscite, giacchè si brevettarono diversi processi coi quali si ottiene, con facilità ed in modo economico, alcool anidro.

Il Comitato scientifico francese del carburante nazionale preconizza appunto l'impiego di miscugli con il 40 al 50 % di alcool assoluto, dichiarando che questi presentano tutte le garanzie volute di stabilità.

La legge ora menzionata sul carburante nazionale, promulgata in Francia nel marzo di quest'anno, non fu accolta certo da tutti con entusiasmo; anzi parte della stampa fece contro di essa una violenta campagna.

Il problema in Italia.

Da noi lo Stato non ha depositi di alcool da smaltire, e non è certo probabile venga promulgata una legge analoga, che presenta inconvenienti non lievi. Una legge capestro suscita sempre proteste, opposizioni violente, che danneggiano le cause migliori. Assai meglio si raggiunge l'intento dimostrando al pubblico che il problema tecnico è risolto, che i gravi difetti rimproverati dagli oppositori per interesse, o dai misoneisti al carburante nazionale, o non esistono, o sono facilmente rimediabili, ed infine che l'alcool, scevro di tasse, può ora in Italia esser prodotto e messo in commercio ad un prezzo tale che la sua introduzione in miscela con benzina e altri combustibili liquidi può già dare un'economia sensibile.

Di fatto, mentre il costo dell'alcool subito dopo l'armistizio era salito a 10-12 volte quello di ante guerra e nel 1921 si quotava ancora oltre 4 lire il litro vi ha ora, in Italia, pletora di produzione e l'industria della distilleria traversa una crisi penosa. Esistono nei magazzini forti residui che riesce difficile smaltire; durante l'anno si tennero chiusi alcuni stabilimenti e si rinunciò a distillare cascami avariati, sottoprodotti, che pur non potevano ricevere altra utilizzazione.

Nell'esercizio 1921-22 si produssero 428 mila ettolitri e ne rimasero invenduti oltre 150 mila e per il 1923-24 si calcola ne siano disponibili 500 mila di diverse provenienze. Le materie prime dalle quali si produce alcool in Italia sono i melassi residui degli zuccherifici, il granone e cereali avariati, le barbabietole, le carrubbe, il fico d'India, i residui della vinificazione e altre di minor importanza, di recente sperimentate. Fra queste materie prime, la più economica è certo costituita dai melassi zuccherini. Di questi è difficile conoscere con sicurezza il costo: l'anno scorso il prezzo medio di vendita pare siasi mantenuto sulle 50 lire per quintale, ma secondo alcuni sarebbe sceso recentemente a 35. Con questo prezzo della materia prima il costo di produzione dell'alcool di melasso non supererebbe L. 1,70 al litro e quindi potrebbe esser ceduto, per la confezione di miscele carburanti a due lire. In Francia il prezzo medio al quale il Governo acquista l'alcool industriale è di fr. 165 l'ettolitro, ciò che, ragguagliati i cambi, corrisponde a L. 206.

La campagna saccarifera ora sul finire, lascerà almeno un milione e 200 mila quintali di nuovo melasso, dai quali si possono trarre 350 mila ettolitri di alcool. In queste condizioni non mi pare difficile che il prezzo di vendita dei melassi possa scendere a 30 lire per quintale (prezzo quasi triplo di quello ante guerra), ed allora l'alcool che se ne ricaverebbe potrebbe vendersi a lire 1,60 il

litro: in tale caso la convenienza ad impiegarlo nei motori diverrebbe decisiva. Senza tale impiego, non essendovi per ora altre applicazioni industriali capaci di assorbirne notevoli quantità, tutto l'alcool delle varie provenienze si riverserebbe sul mercato come alcool commestibile. L'alcool del vino e dei residui dell'industria enologica, in genere più caro, non potrebbe sostenerne la concorrenza ad onta degli abbuoni di tassa che ad esso si concedono. La distillazione, valvola di sicurezza della viticoltura nelle annate di sovrapproduzione qual è la presente, non funzionerà più e grandi crisi vinicole turberanno la vita economica e sociale del nostro paese.

La quantità di alcool industriale a nostra disposizione attualmente e il suo prezzo di costo permettono già di impiegare in larga scala le miscele alcooliche nelle comuni automobili, negli autocarri, nelle macchine agricole. Per l'avvenire non si deve temere che l'agricoltura nostra non riesca a provvedere al fabbisogno dell'alcool motore qualora il suo impiego si generalizzasse. Frattanto già una più completa e razionale utilizzazione dei residui agricoli, delle carrubbe avariate, dei fichi d'India e di altre piante, che crescono quasi spontanee soprattutto nell'Italia meridionale e nelle isole, permetterebbero di ricavarne quantità maggiori che non adesso, a condizioni abbastanza convenienti. Ma per fondare su basi sicure la produzione in grande dell'alcool industriale bisognerebbe, come in Francia e nel Belgio, intensificare la bieticoltura. La barbabietola è, nei nostri climi, la materia prima più conveniente per produrre zucchero ed alcool ed è la pianta che fornisce per ettaro la maggior quantità di materia secca nutritiva, quattro a cinque volte più di un ettaro di grano.

In Francia, benchè vi fossero già, anteguerra, nei dipartimenti del Nord, più di 320 mila ettari di terreno coltivati a bietole per zuccherifici e distillerie, si è prospettato recentemente, con argomenti assai persuasivi, la convenienza di investir[illegible]ri 400 mila, per produrre 10 milioni di [illegible]i d'alcole, diffondendo tale coltivazione anche nel centro e nel mezzogiorno.

Da noi, ove la barbabietola pei zuccherifici è giunta, appena in quest'anno, ad impegnare complessivamente solo 90 mila ettari di terreno, ne basterebbero altri 60 mila (*cioè appena il mezzo per cento dell'area complessiva investita in Italia a seminativi*) per fornirci annualmente quasi un milione e mezzo di ettolitri di alcool che, aggiunti al mezzo milione della produzione attuale, basterebbero largamente per molto tempo, ad ogni nostra necessità. Giacchè nessuno pensa a voler eliminare del tutto dall'automobilismo le essenze di petrolio.

La soluzione del problema del carburante nazionale in Italia, si può iniziare adunque abbastanza presto, senza ricorrere, come si fece in Francia, a disposizioni di leggi coercitive. Infatti già ora, da diverse parti, si preparano e si smerciano, per uso dei motori, mescolanze a base di alcool, a prezzo inferiore a quello delle comuni benzine gravate di tassa. In massima, queste miscele forniscono risultati soddisfacenti e dànno rendimenti assai prossimi a quelli della benzina. È necessario incoraggiare e coordinare queste iniziative isolate, suscitarne delle nuove ed assoggettarle ad un rigoroso controllo, senza del quale può avvenire che gli insuccessi causati da miscele irrazionali, preparate da incompetenti o da speculatori poco scrupolosi, gettino, a torto, il discredito sull'impiego dell'alcool nei motori a scoppio. D'altra parte bisogna incitare i distillatori ad organizzarsi e perfezionare la tecnica per produrre l'alcool, in forti quantità, al prezzo più basso possibile.

Concorso nazionale del carburante.

Con questi intenti il Circolo enofilo subalpino ha preso l'iniziativa di indire, sotto la presidenza onoraria di S. E. il Ministro di Stato on. Rossi, con l'aiuto del Ministero dell'Economia Nazionale e sotto il patronato del Touring e dell'Automobile Club d'Italia, un concorso nazionale per un carburante a base di alcool. Il Circolo enofilo che, per lo studio ed il controllo dei carburanti può contare sulla collaborazione di personale tecnico competente e disporre dei laboratori scientifici del R. Politecnico, si è rivolto agli Enti ed agli industriali nella fiducia di ottenere i mezzi finanziari indispensabili per esplicare nel modo più completo e soddisfacente l'opera sua, diretta a favorire l'agricoltura, l'economia nazionale e a dare, nello stesso tempo, incremento al turismo.

FELICE GARELLI.

Da questa altitudine si vede il largo ondeggiare delle acque del golfo di Marsiglia sino alle colline gessose ed a picco del litorale. Ecco la linea sottile della diga foranea, lunga 4500 m., che ripara dall'impeto del mare i sei bacini del nuovo porto. Più in qua, scavalcato dalla svelta sagoma del *pont transbordeur*, serrato alla strozza dal forte di Saint Jean, si estende il budello del porto vecchio sulla cui riva dritta si erge il quartiere dei pescatori.

GLI ITALIANI A MARSIGLIA

VITA E LAVORO DEI PESCATORI ITALIANI NEL GRANDE PORTO FRANCESE

STRANO quartiere di Marsiglia quello che si estende alle spalle della riva dritta o settentrionale del porto vecchio! Strano e pittoresco quartiere che ricorda con le sue viuzze, strette fra gli alti caseggiati, sonore di molte e varie favelle, animate nelle ore diurne e notturne, qualche parte della vecchia Napoli; strano, malfamato e malsicuro quartiere (dove vivono concentrati quasi tutti i pescatori di Marsiglia); dominato dalla tetra massa dell'*Hôtel Dieu* e dalle cupole di *St. Laurent* e della Cattedrale; da quella, infine, della chiesa *des Accoules*, dove i gaetani vanno ad adorare i SS. Cosimo e Damiano; i ponzesi San Silverio; gli amalfitani S. Andrea; gli altri pescatori italiani i loro santi a

Ceste di palangresi sulla banchina del [illegible]

Ritorno dalla pesca. A dritta la tozza massa del forte di Saint Jean sui cui spalti erbosi, automi in khaki e nero, passeggiano lentamente in sentinella i *tirailleurs* senegalesi. Provatevi ad affacciarvi alle tende: sentirete gli effluvi della *bouillabaisse* in corso di... confezione.

cui tengono, nei giorni consacrati, le feste rituali. Un'altissima percentuale dei pescatori di Marsiglia è oriunda (per quanto abbia in gran parte perduta la cittadinanza) della penisola: proviene, per essere più precisi, dalla costiera napoletana, in maggioranza, e da quella ligure. Dati assolutamente esatti sull'argomento non mi fu possibile ottenerne, nemmeno al Consolato, mentre le statistiche ufficiali non distinguono tra francesi e stranieri e, tanto meno, tengono conto separato dei naturalizzati: ma i pratici del luogo furono concordi nell'affermarmi che la percentuale sale all'ottanta per cento e forse più. Del resto, se non la lingua — che molti, purtroppo, hanno dimenticato — i cognomi non lasciano alcun dubbio al riguardo: pochissimi sono difatti i Fouque, i Mouton o coloro che rispondono a qualche altro nome che denoti una origine schiettamente provenzale. Abbondano invece i Lubrano, gli Scotto, gli Sposito ed altri cognomi tipicamente liguri e napoletani; talvolta, anche, più o meno storpiati.

La situazione attuale non è che il risultato di una tendenza segnalata dal Berthelot nel 1867 quando, a riscontro della diminuzione dei pescatori provenzali di Marsiglia, attirati da altri e più lucrosi mestieri, egli constatava che « à Marseille, une multitude d'Espagnols, de *Gênois* et de *Napolitains*, résidant de père en fils, partecipent de tous les avantages de la pêche sans être assujettis à en supporter les charges ». Cosicchè, preoccupandosi di questa invasione di stranieri, sin da allora affermava la necessità di escogitare i mezzi « de nous les approprier en les obligeant de devenir entièrement français ». Ed il fraterno consiglio non fu seguito che troppo bene: difatti fra i 943 pescatori che, secondo le statistiche ufficiali, si dedicarono al mestiere (durante il 1921 e nella sola città di Marsiglia) ben 384, e cioè i capi-barca (o *patrons*) proprietari del loro battello, sono quasi tutti, ad eccezione di qualche francese, degli italiani. Naturalizzati, s'intende, perchè altrimenti la legge vieterebbe loro di esercitare. Ed è forse inu-

Ritorno dalla pesca. *Eh conlego!* interpella dalla banchina la folla. Ma il discorso prosegue spesso in napoletano, fra una tempesta di frizzi.

tile aggiungere che non pochi fra costoro parlano tuttora, a preferenza del francese.... il dialetto napoletano che, d'altronde, fra il ceto peschereccio va, nell'uso corrente, di pari passo col provenzale? La metà, ad un dipresso, degli altri 559 lavoratori conserva la cittadinanza italiana: ma la situazione muta alquanto qualora si esca dalla città e si prendano in esame, i non numerosi pescatori (395 in tutto) che compongono le altre tre sezioni della *prud-homie* di Marsiglia. Fra essi predomina l'elemento provenzale.

L'intraprendenza degli italiani.

E, come sempre, come dovunque, ecco gli italiani ripagare ad usura l'ospitalità! I pescatori provenzali di Marsiglia non osavano allontanarsi molto dalla costa, non ardivano oltrepassare i limiti loro segnati dalla tradizione. « Nel 1880 — ascoltiamo uno studioso non sospetto: il dott. C. Jacquème — l'isola su cui sorge il faro del Planier, distante 17 km. dal porto, era poco frequentata dai pescatori professionali e dilettanti. Soltanto alcuni di essi, e nella bella stagione, si avventuravano in quei paraggi così lontani dalla costa, in busca di sgombri o per calarvi i palangresi ». Ma vengono gli italiani: e la loro paziente tenacia, il loro spirito di iniziativa vivificano l'arte della pesca nel paese che li accoglie. Cosicchè: « *il n'en est plus de même aujourd'hui, depuis, que le nombre des professionels étrangers* (leggi: *italiani*, perchè i catalani sono scomparsi quasi completamente, dal 1842, per l'impoverimento delle zone di pesca) *est devenu si grand et surtout depuis l'invention du moteur à petrole* ». E di tale asserzione la pesca delle sardine — che è la più importante di Marsiglia — offre una tipica prova. Gli esemplari grossi e più pregiati del prezioso clupeide un tempo arrivavano occasionalmente ed in quantità scarsa sul mercato della città poichè venivano pescati soltanto in altre località della costiera provenzale: a *Cassis* e *Bandol* dove, nel corso delle loro periodiche migrazioni, usual-

Uno dei due pontili in legno, mezzo sbandati sulle acque nere del porto vecchio, dell'antico Lacydon, ai quali si ormeggiano i battelli da pesca. Eccone uno: tipico! Ma il remo che si scorge sui banchi, a sinistra, evoca ormai soltanto un evo di dura, ma irrimediabilmente passata, fatica chè c'è il motore oggi, nel centro, coperto dal cappuccio di tela incerata.

mente *atterravano*. Ma i nostri, spingendosi sino all'isola del Planier, riuscirono a catturarne con abbondanza approvvigionando regolarmente Marsiglia durante l'estate.

E la pesca allo sgombro, dapprima principalmente catturato colle reti, non fu anch'essa profondamente vivificata dagli italiani mediante l'uso della lenza e del palangaretto (*palangrote*) così noto in molti punti della nostra costiera ed introdotto dai napoletani?

« Fra i pescatori che si servono di questa lenza di fondo *les Napolitains sont les plus experts* — ammetteva sin dal 1894 il Gourret — ed alcuni riescono a maneggiare in modo molto svelto parecchi palangaretti (sino a quattro) nello stesso tempo, ognuno dei quali porta da dieci a dodici ami ».

E se i pescatori di Santa Margherita Ligure, che a datare dal 1617, si recavano ogni anno a Marsiglia, per esercitarvi la pesca coi tramagli, dalla metà di febbraio a tutto settembre, hanno, da una quarantina di anni, abbandonato, a quanto mi si disse, tale periodica migrazione, è bene d'altra parte riconoscere che il duro, penoso lavoro che importa la pesca colle *battudes* (attrezzi composti di una rete semplice nella parte superiore e di un tramaglio nella inferiore: vedi il *bardassone* dei siciliani) che bisogna salpare da profondità relativamente alte è tutt'ora fatto esclusivamente da genovesi: naturalizzati oppur no. Ma oltre alla introduzione di attrezzi nuovi (cito, ancora, la *todariera* dei napoletani) un altro grande merito spetta — data anche la sua preponderanza — all'elemento italiano: quello di aver patrocinato, ed effettuato in questi ultimi anni, la trasformazione dei battelli da pesca in motobarche. Nel 1914, su 551 battelli esistenti a Marsiglia, soltanto 54 avevano il motore; ma questi, nel 1921, erano già saliti a 119 mentre, oggi, ben pochi ne sono sprovvisti. Piccoli motori, s'intende, delle forze da 8 a 12 o 14 cavalli, secondo i casi, con un consumo minimo di benzina e che imprimono ai battelli una velocità oraria da 5 a 6 nodi, ma che rispondono benissimo allo scopo. Tale trasformazione fu spesso imposta ai padroni dai pescatori stessi i quali rifiutavano di imbarcare sui battelli sforniti di motore. Come mai questi nostri umili lavoratori tutt'ora, in Italia, così inceppati dalla tradizione diventano invece, qualora all'estero continuino ad esercitare il mestiere, di spirito così progressivo? Misteri di questa salda razza latina così ondeggiante e diversa....

Adattamento all'ambiente.

Gaio ed animato spettacolo quello del progressivo arrivo dei battelli e dello sbarco del pesce sulla affollata banchina di *Saint Jean*, nelle fresche e rosee mattine di primavera, sotto la pia tutela di *Notre Dame de la Garde* la cui eccelsa statua dorata, sull'opposta collina, splende ai primi raggi del sole nascente! I pescatori consegnano alle persone appositamente preposte, che attendono sulla riva, la preda riunita in ceste perchè venga portata ai due mercati e scambiano nel frattempo tutti insieme le impressioni sulla pesca in un vocio confuso dal quale emergono scoppi di risa od imprecazioni trilingui. Le barche, quindi, cedendo il posto alle nuove venute, vanno man mano ad ormeggiarsi ai lati dei due strettissimi pontili galleggianti in legno, mezzo sbandati, oscillanti sotto i passi, quasi a raso delle acque nere

del porto, loro assegnati. E si inizia allora l'esame dei motori; lo sciorinar delle reti, talvolta luccicanti di squame, a terra o sull'antenna, secondo lo spazio disponibile, mentre su appositi fornelli portatili comincia il borbottio delle pentole nelle quali, poichè i pescatori mangiano sempre a bordo, si prepara la *bouillabaisse*. I nostri connazionali così come hanno senz'altro adottato, senza modificarli, alcuni degli attrezzi provenzali: l'*eissaugue* (che, non è, in sostanza, che una sciabica), il *gangui* (sorta di rete a strascico), la *mugelière* (per i cefali); hanno, in gran parte, sostituito i tradizionali maccheroni con la zuppa di pesce marsigliese così abbondantemente condita di zafferano che ha dato al mio palato, nelle poche volte che l'ho gustata, la sensazione di un prodotto farmaceutico.

L'altro pontile. Due barche da *eissaugue*, l'immensa e vorace *sciabica* dei pescatori provenzali, coll'attrezzo disteso nelle antenne a prosciugare.

Come si vende il pesce.

Ma l'abitudine di prendere il pasto in comune trova giustificazione nel modo tradizionale con cui è attuata a Marsiglia la ripartizione degli utili fra i pescatori. Difatti, dal prodotto complessivo della cattura, si tolgono prima tutte le spese, compresa quella del vitto, e si divide ciò che rimane in due parti; una spetta al capitale (barca ed attrezzi); la seconda è suddivisa in tante porzioni quanti sono gli uomini, compreso il *patron*. La ripartizione, come si vede, è a tutto vantaggio del capitale; in ogni modo mi si assicura che, malgrado ciò, la mano d'opera nei periodi di lavoro, può contare sopra un guadagno medio di 150 franchi la settimana oltre, ben inteso, il vitto. Non molto, perchè al disotto di quanto percepisce un operaio a terra; ma i redditi delle famiglie dei pescatori sono, nella maggior parte dei casi, incrementati per il fatto che le donne si dedicano alla vendita del pesce.

L'interno della *Halle Rive Neuve* con un gruppo di *poissonnières*, stanche per aver troppo gridato nella vendita all'asta.

Questo non può essere ceduto loro direttamente dai pescatori se non in rari casi; qualora cioè esse si obblighino a venderlo oltre un raggio di 500 metri dai mercati appositi: le due *criées*: *Vivaux* e *Rive Neuve*. Come norma però il pesce è portato in queste due *halles*: la *Vivaux* è più vecchia, la seconda invece più grande e più pulita.

Più volte sono andato a godermi il pittoresco spettacolo che si svolge al mercato della *Rive Neuve* fra

Le poissonnières lavano il pesce all'acqua di mare prima di metterlo in mostra sui loro banchi, in città.

le sei e le otto del mattino, al momento della vendita, nel periodo più febbrile ed agitato della giornata. Una immensa sala dal soffitto a vetri (sorretto da quattro pilastri di acciaio) donde filtra una luce ancora timida. In fondo, i bugigattoli dei *commissionaires* ed a sinistra il *bureau* della *criée,* per il cui tramite, nei giorni posteriori alle vendite, sono regolati i conti fra commissionarii e compratori. E fra i pilastri ed intorno alle bilance della pesatura appena qualche uomo: un brulichio di donne, invece, che strascinano pesantemente gli zoccoli e portano delle rudi calze, sovrapposte spesso a quelle velate. Sono le venditrici, assieme alle compratrici del pesce che andranno poi a rivenderlo al minuto: *les poissonnières* — quasi tutte, come i loro congiunti, di origine italiana, dalla parola alta e, al bisogno, cruda ed insolente.

Ma degli uomini cominciano ad aprire rapidamente le casse arrivate nella notte: ecco, sotto uno strato di ghiaccio, apparire le aragoste color rosso scarlatto di *Guilvinec* (Bretagna) che malgrado le 48 ore di treno subite, tuttora agitano i piedi; i grossi merluzzi grigi di Lorient; il tonno di Cette; i palamidi di Algeri; i granchi bianchi pescati dagli *chalutiers* di Boulogne nonchè quelli *neri,* preda dei pescherecci di Bretagna, dei quali tutti nel maneggiarli, si intravede il ventre più chiaro... Nel frattempo arrivano mano mano, di corsa, le ceste ripiene delle sardine, delle triglie, degli sgombri testè sbarcati dai pescatori di Marsiglia; i *jambins,* specie di nasse brulicanti delle aragoste rosso cupo di Sardegna, pur mò estratte dai vivai delle golette ponzesi; di quelle rosso chiare della Corsica arrivate coi postali di Fraissinet. Intorno e frammezzo al pesce si ferma, si addensa, si dirada a tratti, un vocio confuso da onde emergono dei gridi di richiamo gettati a piena gola: *voici le poisson qui bouge!* oppure: *beaux maqueraux!* ed altri ancora; contrattazioni rapide inframmezzate dalla tipica frase marsigliese: *Et alors?* con quell'*o* strascicato più che si può; larghe cadenze del dialetto napoletano; serie di assentimenti, facendo precedere, alla provenzale, l'*oui* da un piccolo *V*.... e su tutto domina il rombo dei motori dei pesanti camions, lo scalpitio, sull'impiantito, dei grossi cavalli che continuano a portare gli arrivi della notte, ed il martellio degli attrezzi che aprono le casse. Poi, a poco a poco, pace... le compratrici si disperdono o vanno a lavare il pesce prima di portarlo ai loro banchi, in città; il pavimento viene lavato a grand' acqua e spazzato; le casse residue sono messe in disparte mentre il ghiaccio che rimane viene raccolto per riutilizzarlo, se e qualora possibile, nella spedizione delle sardine per l'interno. A domani!

Il Tribunale della Pesca.

Ma se l'arte della pesca fu profondamente vivificata dai nostri connazionali essi ben poco concorsero ad innovare in un antichissimo istituto al quale diedero e dànno, per altro, il valido apporto dell'innato buon senso e dell'ingegno vivace. Parlo dei *prud'hommes pêcheurs* (ignoti in Italia) a cui, sulle coste della Provenza, dove essi hanno ben maggiori attribuzioni che sul litorale

atlantico della Repubblica, spetta, sotto l'alta sorveglianza dei funzionari dell'*Inscription Maritime*, la esclusiva competenza, a definire tutte le contestazioni in materia di pesca. Essi curano, inoltre, in base ad una tariffa fissa, la tintura delle reti; concorrono alla ricerca delle infrazioni ai regolamenti pescherecci; fissano il turno dei posti fra i pescatori e stabiliscono le ore, sia di giorno sia di notte, nelle quali questi potranno calare gli attrezzi. La vecchia istituzione, le cui antichissime norme furono, per così dire, codificate da Renato d'Angiò, conte di Provenza, nel 1431, ben poche prerogative ha perduto col tempo: fra queste, la possibilità di impedire la libertà di lavoro nei giorni festivi.

A bordo della *Lucia Madre*: aragostaia. Uno dei marinai, calatosi nell'*imbuto*, poggia i piedi nel falso baglio interno e sta per tirar su uno dei cestoni di vimini. Dietro di lui Gennarino Sandolo, ponzese, uno dei più solidi armatori di battelli vivaio a Marsiglia.

Sono andato a vederlo questo Tribunale dei pescatori, nell'antico edifizio che da più di un secolo ospita la *prud'homie*. Vi si accede dal *Quai du Port*, per una piccola porta ed una stretta scala dai gradini consumati dall'uso, che dànno in uno stanzone dalle pareti quasi nude.

Un sedile di legno corre lungo di esse; vedo appesi un quadro annerito dal tempo ed una tabella che conserva scritti, su biglietti bianchi, i nomi dei *patrons* che sono stati *prud'hommes* e l'indicazione del periodo in cui essi, che sono eletti per un anno, sono stati in carica. I nomi italiani non scarseggiano davvero. In fondo una predella sormontata da un tavolo: divisi dal resto della stanza mediante una barriera di legno.

Niente altro! E, d'un tratto, ecco esalare, per me, da questo stanzone dai mattoni rossi e logori una sottile malinconia. Quanti uomini della mia razza non sono venuti a cercare in questa aula il timone del loro battello che, secondo la semplice procedura, il guardiano della *prud' homie* ritira qualora non trovi l'accusato sulla banchina per citarlo, quanta gente della mia razza non ha sentito ingigantire la nostalgia e maggiore il rovello nel vedersi giudicare, secondo l'antichissima formula provenzale: *La lei vou coundano!* attribuendo, magari, l'avversa sentenza all'essere fra estranei, in terra straniera?

La pesca delle aragoste.

Chi mai, trovandosi a Marsiglia, non è andato a mangiare, sia pure una volta sola, la *langouste à l'américaine* dal notissimo Basso, il cui ristorante, in certe ore del giorno e della sera, esala un così acuto odor di pesce sul lato dritto del *Quai des Belges?* Ma ben pochi, credo, fra l'immenso stuolo di coloro che hanno gustato (*chez Basso* od altrove: chè l'aragosta è cibo di grande consumo nella città provenzale) la carne bianca e tigliosa del predetto macruro, avranno saputo o si saranno curati di apprendere che la importazione di esso è quasi completamente in mano degli italiani. E difatti la flotta dei 28 aragostai a vivaio, quasi tutti armati a golette, attualmente in esercizio, è in maggioranza ponzese; pochi sono sardi e qualcuno torrese, mentre soltanto quattro golette ed una tartana (questa batte, del resto, bandiera italiana) appartengono ad un armatore straniero: spagnuolo. I suoi conna-

Uno dei caratteristici depositi provvisorii per le aragoste che, d'estate, vengono calati fuori bordo a mezzo di cavi passati negli anelli d'acciaio che si vedono nella figura.

attesa dei battelli. Anche la costa di levante della Sardegna lavora bene: ma non con Marsiglia. Il prodotto delle sue acque (eccetto una parte che va a Barcellona) è quasi tutto inviato in Italia: a Genova; oppure, mediante i postali, a Civitavecchia donde poi si dirama.

In una chiara mattina di maggio sono andato a vedere il luogo usualmente destinato agli aragostai: il *Quai au Soufre* nelle cui acque più salubri, perchè esposte alla grande onda del largo, essi stanno talvolta ormeggiati in doppia andana. Ma oggi rulla lievemente sotto la maretta da mezzogiorno la sola sagoma grigia della *Lucia Madre*, ponzese, chè la stagione è appena cominciata.

Il vivaio vero e proprio è costituito da tutta la stiva limitata, alle estremità, da due paratie stagne e, superiormente, da un ponte chiamato *seconda coperta*. Questa, di costruzione assai robusta, è solidamente collegata alle murate, per compensare, anche, la deficienza di robustezza della carena, data la presenza dei numerosi buchi (da 800 a 1000 del diametro di cinque centimetri circa) che forano l'opera viva. Vedo una specie di corridoio male illuminato ingombro di attrezzi marinareschi, scendendo nella seconda coperta dalla quale partono e vanno a sboccare nel ponte superiore delle solide strutture in legno, stagne anche esse, a forma di piramide tronca, dette: *imbuti*, che dànno accesso, nella loro parte inferiore, ai tre scompartimenti (soltanto qualche veliero ne ha quattro) nei quali è ugualmente diviso il vivaio delle golette. Non è che gli imbuti rispondano alla necessità di correggere la stabilità per la presenza di un carico liquido, perchè si tratta di una carena in comunicazione col mare; essi servono invece a rendere più agevole il maneggio della merce ed a permettere le visite quotidiane.

zionali — maestri anche loro in tutte le arti della pesca — avevano un tempo il monopolio dell'importazionze delle aragoste ma da una ventina di anni a questa parte i ponzesi riuscirono ad imitare i loro tipici battelli. E strapparono il traffico, lottando dapprima con mezzi rudimentali, mentre oggi le loro golette, costruite a Torre del Greco, non hanno più nulla da invidiare a quelle iberiche.

Il commercio è assai più intenso da maggio a settembre e l'aragosta principalmente importata a Marsiglia è la sarda: quella che le nasse traggono dai fondi rocciosi delle acque che bagnano la costa occidentale dell'isola e che ancora portano nell'uso volgare, quasi a triste ricordo di una mala signoria, il nome enfatico di Mare di Spagna. Sono gli Algheresi a nord ed i Carlofortini a sud che mantengono la pesca aperta, con qualche interruzione, da maggio fino a Natale.

Dalla Maddalena all'Asinara, invece, anche i ponzesi pescano sino a settembre e lasciano, poscia, al lavoro i pescatori di Santa Teresa Gallura, di Castelsardo, della Cooperativa di Stentino che proseguono sino a febbraio successivo conservando il prodotto nei *marruffi-depositi*: sorta di grandi vivai in giunchi affondati in poche braccia d'acqua in

Prego che mi prendano una aragosta. Tolti i quartieri dell'imbuto scorgo un brulichio roseo in un'acqua limpidissima, un pigro stendere di piedi che annaspano nel vuoto o si soffermano sul sostegno di cestoni di vimini. Poichè il vivaio ne è pieno: essi variano di dimensione secondo il puntale; nella parte maestra ce ne sono, anzi, due file sovrapposte. Hanno la funzione di fornire un punto di appoggio al crostaceo; mentre, se non ci fossero i cesti, esso potrebbe anche essere proiettato contro la seconda coperta e i quartieri (che l'acqua contenuta nel vivaio riesce a sollevare leggermente nelle rollate) e quindi danneggiato.

Questa snella goletta ponzese: la *Lucia Madre*, fa parte della flotta aragostiera. Dietro scorgerai la linea sottile del *Quai au Soufre* che chiude il bacino della *Joliette*.

Ecco che un marinaio si cala nell'imbuto, mette i piedi nudi sopra un falso baglio, aggancia un cesto e mi porge un'aragosta. La prendo per lo scudo cefalotoracico scabro, irto di aculei e rosso cupo mentre tutta spaurita annaspa coi piedi, snoda e batte rumorosamente i segmenti dell'addome, emette un piccolo, lievissimo grido stridente.

Attrozza — mi dice sorridendo il padrone il cui volto, cotto dal sole, pare abbia preso, a lungo andare, il colore dei suoi clienti prediletti. Apprendo così che l'intraducibile vocabolo dialettale: *attrozzare* è usato a designare quel grido. Chi mai disse che gli animali marini sono muti? E lo *sku* delle aringhe, dunque? Vedesse — continua il padrone — con maestrale, in navigazione, se si mettono in coperta! Allora *attrozzano* di più. E sono ancora animali molto delicati che bisogna stiano al caldo, d'inverno, tanto che, per ferrovia, si spediscono nella paglia; mentre, d'estate, occorre tenerli al fresco più che si può e dar loro più spazio che sia possibile.

La mortalità — derivante da cause non sufficientemente note — è una delle più grandi alee di questo commercio. È del 10 % il calo minimo nel peso di acquisto qualora non si verifichi moria, ma se questa ha luogo, il che avviene specialmente nei mesi caldi, si arriva anche al 30 %. E quante precauzioni per evitarla! In navigazione, qualora il tempo lo permetta, si fa una visita giornaliera al vivaio: si sollevano attentamente i cestoni, esaminando se vi siano crostacei morti dentro di essi. Se non si togliessero avverrebbe subito la putrefazione che potrebbe dar luogo a vere e proprie epidemie. E d'estate, in porto, per evitare la eccessiva agglomerazione, una parte delle aragoste viene messa in depositi provvisorii, formati da tavole chiodate fra loro, assicurate alla nave ed affondate fuori bordo, mentre quegli armatori che ne dispongono, si giovano allo stesso scopo,

Mugelière: per la pesca dei muggini che preferiscono le acque torbide e fangose dei porti. Ma la *cannara* siciliana, colle canne bionde scintillanti al fulgido sole, costituisce uno spettacolo più gradevole ed è forse un attrezzo di miglior rendimento.

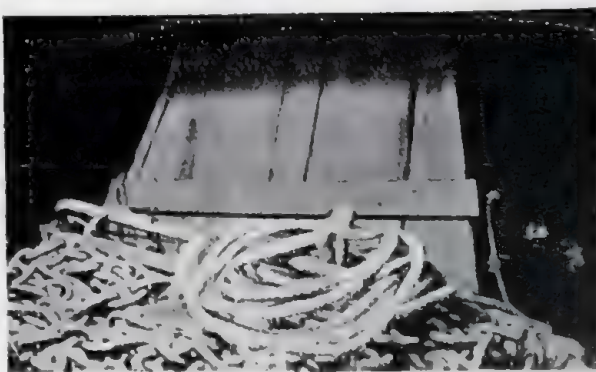
di un pontone a vivaio. E, del resto; non è a credere che le aragoste per la vendita si estraggano sempre tutte insieme dal vivaio. Si tratta di un quantitativo di 3000 chilogrammi in media per ogni veliero e gettandolo, d'un colpo, tutto sul mercato, che non ha sempre la capacità di assorbirlo rapidamente, si tratterebbe talvolta di svenderlo.

I crostacei si prelevano quindi gradualmente, secondo i bisogni del mercato. In questo caso essi vengono stipati dentro nasse, a nastri regolari, piegati in modo che il cefalotorace venga ribattuto sotto l'addome (*coda:* secondo gli aragostai) che resta prolungato alquanto al di fuori. Cosicchè non possono dibattersi e danneggiarsi reciprocamente. Nella stessa guisa vengono spedite per mare: sui postali della Corsica, ad esempio.

Un imbuto. Sopra si estende il ponte principale su cui esso sbocca. La parte inferiore, sotto l'ammasso dei cordami e delle catene, si collega colla seconda coperta e si apre sul vivaio.

D'inverno i crostacei restano nel vivaio anche per due o tre mesi per fare miglior prezzo. E mentre, ordinariamente, ad essi non viene dato cibo; in questi lunghi periodi, invece, è necessario nutrirli, di tanto in tanto, con pesciolini fatti a pezzi e con ricci. Sia infine, nel caso che occorra sbarcare tutto il carico in un sol colpo; sia ancora quando rimangono poche aragoste, si rende necessario l'intervento del palombaro che, dall'esterno, tura i buchi con appositi turaccioli di sughero.

Nel battello che mi riporta a terra ascolto ancora le melanconiche frasi che si scambiano le mie cortesi guide: i signori Gennarino Sandolo e Leone Guidi, che sono i due più solidi armatori di battelli a vivaio ed importatori di aragoste a Marsiglia.

Sicuro! Il commercio è importante: da 150 a 200 tonnellate per anno. E sarebbe anche oggi assai proficuo, se non fosse per la questione della Galita. I fondi rocciosi di questo isolotto tunisino albergano dovizie di crostacei ed i pescatori ponzesi vi si recavano da tempo, periodicamente, quando ad un tratto si vollero applicare in proposito, con tutto il rigore, dei decreti *beylicali* emanati da qualche anno. In base a questi si era precedentemente imposto loro di rifornire Tunisi mediante una quantità prestabilita di aragoste, variabile dai 30 ai 60 kg. al giorno, *presunta metà* della loro produzione che, in realtà, era, invece, più che decupla. Ma nella campagna del 1921 si pretese che la *metà reale* e non presunta, della cattura, fosse lasciata nella Reggenza mentre gli armatori delle golette a vivaio, per avere il permesso di esportare un dato carico, erano obbligati a venderne dapprima un quantitativo uguale nella Tunisia. Ciò li paralizzò: cosicchè nella campagna del 1922 appena 5 barche ponzesi (invece delle 60 che di solito frequentavano quelle acque) si recarono a pescare alla Galita; nel 1923, nessuna.

Mancando il prodotto tunisino si determina nelle acque sarde una dannosa pletora di pescatori e di battelli vivaio. Col risultato che mentre, dapprima, la produzione italiana era impari a rispondere ai bisogni di Marsiglia e dei dintorni nonchè alle richieste che venivano da tutte le parti della Francia, oggi invece si afferma sempre più la concorrenza della Bretagna i cui porti di *Guilvinee, Roskoff, Douarnenez,* che lavorano tutto l'anno, spediscono all'interno delle buone aragoste a miglior mercato delle nostre. Cosicchè laddove gli italiani dapprima abitualmente vendevano d'inverno fra Marsiglia, Nizza, Mentone e Villafranca da 8 a 12 carichi (sui 3000 kg. ciascuno), quest'anno non sono riusciti a smerciar che cinque quintali.

Queste, a Marsiglia, le attività pescherecce dei connazionali. E dinanzi a tale ordinato lavoro che, tutto sommato, onora il nome italiano, diminuì, quand'io me ne resi conto, la tristezza che mi aveva avvinto nel vedere della dura gente della mia nazione, dedita, sotto la guida di qualche *contremaître* francese, al faticoso traforo del tunnel del Rove che dovrebbe dare al gran porto provenzale il monopolio dei traffici coll'Europa centrale.

PINO FORTINI.

Pìscopi, l'Isola meno nota del Dodecaneso

Un villaggio che emigra.

Fu certo con sorpresa, giungendo a Megalo Khoriò, il « Villaggio Grande » di Pìscopi, dalla baia di Èristos ov'ero sbarcato, che vidi numerosi isolani occupati a sbrigare le loro faccende e a passeggiare tranquillamente, come se fosse la cosa più naturale di questo mondo, sui tetti delle case. E osservando il villaggio aggrappato al fianco della montagna, sotto un salto di roccia, relativamente lontano dal mare, mentre al di sotto si stendeva una valle ampia dal suolo piano e fertile, mi parve molto strana la sua posizione ed anche molto male scelta. La mia curiosità di conoscere le ragioni che indussero i primi abitanti a fissare le loro sedi in quel luogo crebbe maggiormente, quando seppi che in paese non v'era neppure una sorgente e che la più vicina si trovava a circa un'ora di strada e nel piano. Che inoltre d'inverno, all'epoca delle piogge, le aspre straducole in discesa si prestano molto bene a fare da alvei ai torrentelli improvvisati che precipitano dalla montagna e che presso le curve si riversano nelle casette, allagando l'unico piano di cui sono formate. Se almeno vi fossero stati in mezzo al paese i ruderi di un castello o un grande monastero, la spiegazione l'avrei subito trovata; ma niente di tutto ciò. Vi rinunciai per quella sera, chè ormai faceva buio, ma il mattino seguente volli salire il monte che domina il villaggio. Sul fianco opposto una strada, che in origine doveva essere molto più praticabile, se non proprio del tutto comoda, mi condusse alla cima. I resti di un castello s'ergevano in quel punto dominante, mentre intorno e verso il villaggio, numerose tracce di muri attestavano l'esistenza di antiche abitazioni. Anche all'estremità superiore di Megalo Khoriò notai altri resti di muri e case in rovina, certo abbandonate da lungo tempo, mentre verso il piano apparivano costruzioni più recenti. Il paese di Megalo Khoriò evidentemente aveva migrato! Il castello, al tempo in cui i corsari, padroni indisturbati del mare, compivano le loro scorrerie nelle isole dell'Arcipelago, rappresentava l'unico luogo sicuro per gli abitanti dell'isola sia perchè poteva opporre una difesa contro l'assalto dei predoni, sia perchè questi trovavano facilmente altri paesi da spogliare che, essendo indifesi, non avrebbero prestato loro soverchia resistenza. Così le piccole casette s'erano venute a poco a poco affollando sotto l'ombra protettrice del maniero, a guisa di pulcini che nella imminenza del pericolo, si rifugiano fiduciosi sotto l'ali protettrici della chioccia. Scomparsa quella minaccia, la posizione incomoda degli abitati fu abbandonata, ma non tutto ad un tratto: grado a grado, sino a raggiungere quasi il piano sottostante. Io credo però che la migrazione non sia terminata. Le vecchie case aggrappate sul fianco della montagna finiranno col venire abbandonate, mentre delle nuove sorgeranno in piano e verso la marina. Non passerà forse mezzo secolo che

L'ISOLA DI PÌSCOPI (SCALA 1: 500.000).

MEGALO KHORIÒ, IL «VILLAGGIO GRANDE» DI PÌSCOPI.

il Megalo Khoriò di oggi sarà ridotto come il Megalo Khoriò di un secolo fa, mentre il nuovo paese sarà venuto a rispecchiarsi nelle acque tranquille di una baia vicina.

Le case di Megalo Khoriò sono oggi disposte a gradinata sopra un ripido pendio e mentre quelle più elevate stanno addossate le une alle altre per utilizzare tutto il poco spazio che si presta a sostenere delle costruzioni, quelle basse sono molto più distanziate e quasi sparse. Data questa disposizione delle prime e trattandosi di edifizi a un unico piano, ne deriva che una porta d'accesso esce sulla via, l'altra sul tetto della casa sottostante. E siccome le strade, guastate periodicamente dalle acque, non sono sempre praticabili, gli abitanti, con delle gradinate esterne in pietra, salgono più comodamente a casa loro dal tetto della casa più bassa, il quale essendo piatto e rivestito di ghiaia, com'è l'uso greco, serve benissimo anche da cortile. La vita quindi si svolge in parte sui tetti poichè questi sono, si può dire, gli unici spazi piani ove si può passeggiare senza essere costretti a scendere o a salire e senza la preoccupazione di cercare rifugio allorchè s'incontra un maiale per evitare di essere inzaccherato, data la ristrettezza delle vie e la sconfinata libertà di cui godono questi animali di muoversi a loro talento.

Megalo Khoriò si può dire veramente un paese caratteristico, poichè diversifica sotto vari punti di vista dai molti altri sparsi nelle isole del Dodecaneso. Dico paese intendendo comprendervi naturalmente gli abitanti, che se adattano il loro modo di vivere alle condizioni naturali dell'ambiente in cui nascendo si sono involontariamente ritrovati, pure imprimono all'ambiente stesso un non so che di particolare che rivela il loro carattere e le loro abitudini.

La vita agricola dell'Isola.

I due villaggi di Pìscopi, Megalo e Mikrò Khoriò, sono due centri di agricoltori e ciò può sembrare forse quasi strano, sapendo che la tradizione di quasi tutte le isole dell'Arcipelago è quella marinara. Ma la nostra isola, pur trovandosi sulla rotta di Rodi, non offre insenature che dieno garanzia di

MIKRÒ KHORIÒ IL «VILLAGGIO PICCOLO» HA PIÙ ABITANTI E PIÙ CASE.

sicurezza, contro i fortunali, alle navi ancorate. È vero che molte altre isole, e tra queste Rodi stessa, si trovano in analoghe condizioni, ma ragioni, che mancano a Pìscopi, hanno fatto superare questo ostacolo sia con rimedi artificiali, sia accettando le sfavorevoli condizioni della natura. Pìscopi ha un'attività eminentemente agricola, ma non tanto sviluppata nè sviluppabile da dare vita a una corrente d'esportazione che possa avere come base l'isola stessa. E poi i sistemi sono rimasti ancora molto arretrati. Forse è maggiore il merito di Madre Natura se il raccolto è relativamente abbondante che dell'agricoltore: questo, anzi, talvolta contribuisce a renderlo se mai più scarso! Eppure il Piscopese passa gran parte della giornata nei suoi campi: parte non troppo di buon mattino e ritorna prima di sera. Le donne l'accompagnano; vestite colle loro tuniche color tabacco, coi tipici stivaloni gialli ai piedi, un bastone in mano e il bambino più piccolo in una specie di gerla legata dietro a una spalla. Le segue spesso una capra. Quando giungono sul luogo del lavoro, staccano la gerla, l'appendono a un albero e così sono libere di sbrigare le loro faccende. Il sistema forse non è nuovo, ma in ogni modo abbastanza pratico! Quando è la stagione della raccolta, allora il bambino è sostituito nella gerla dalle mandorle, dalle olive o dall'orzo. A casa, in quest'epoca, cominciano altre occupazioni, cioè l'estrazione dell'olio e la macinazione dell'orzo. Le olive sono prima cotte al forno poi pigiate nei torchi a mano che forse i nostri nonni avrebbero ritenuto troppo primitivi. Gli stessi torchi, o di tipo un po' diverso, servono pure alla macinazione dell'orzo con cui si fa il pane. Non so se i molini a vento rovinati, che si vedono qua e là, stanno a significare che dall'epoca in cui essi funzionavano, s'è avuto un regresso o se sono stati abbandonati per timore della troppa perfezione... che è sempre dannosa.

Il Villaggio Grande e il Villaggio Piccolo.

Ma Megalo Khoriò è il « Villaggio Grande »; grande moralmente, poichè l'altro, Mikrò Khoriò, il « Villaggio Piccolo », ha più abitanti e più case, ma non ha gli uffici principali e la gente è più povera e, dicono, meno evoluta. Mikrò Khoriò s'è formato anche lui intorno a un castello sul fianco del Monte Amàli ed anche lui ha incominciato ad emi-

...LE DONNE VESTITE COLLE LORO TUNICHE COLOR TABACCO...

grare verso il piano sottostante, ma non verso il mare ch'è parecchio lontano. Tuttavia le numerose casette che sono venute sorgendo intorno alla baia di Livadia, appartengono quasi tutte a quelli di Mikrò Khoriò, per modo che il nuovo centro che si sta formando, rappresenta quasi una «succursale marittima» del villaggio interno. Un ultimo centro abitato, però solo durante il periodo dei lavori agricoli, è Jerà, adagiato nella valletta sottostante al Monte Kutsumbas (494 m.) che forma il rilievo estremo dell'isola, verso sud-est. L'unica persona che vive in permanenza da quella parte, è un vecchio, il quale mi disse di non essersi mai allontanato dall'isola e da qualche anno neppure dalla sua casupola. Certo la sua vita deve essere una delle più semplici tra il popolo semplice dell'isola, ma forse più felice di tante altre contaminate dal contatto della civiltà che al progresso associa sempre una quantità di miserie.

La mancanza di vita marinara.

L'isola di Pìscopi nel suo aspetto complessivo appare un po' meno aspra di tante altre del Dodecaneso. Le valli principali, ossia quelle che scendono in mare alle baie di Èristos, di S. Antonio, di Livadia, quella di Scafi e di Draglia, che suddividono l'isola in piccoli gruppi montuosi, sono molto ampie ed hanno il loro suolo piatto e rivestito dalle coltivazioni e cosparso di uliveti, di mandorli e di alberi di gramitia insieme con carrubi e peri selvatici. Le alture calcaree emergono da questa superficie verdeggiante: sono spoglie ed assumono spesso l'aspetto dell'alta montagna sebbene colla cima più elevata non superino che di poco i seicento metri sul livello del mare. Gli abitanti che tutt'insieme non raggiungono nemmeno i 1200, sopra una superficie di circa 80 kmq., sono tutti greci di lingua e di religione. In passato, prima della grande guerra, un certo numero di uomini emigrava, ma non lontano, nei paesi della costa anatolica ove s'impiegava di solito come falegname, come muratore o come agricoltore. Ora invece, specialmente dopo l'ultima guerra greco-turca, questa piccola corrente emigratoria s'è quasi spenta ma senza produrre alcuna influenza sensibile nella vita della nostra isola. Pìscopi infatti si può dire che viva di vita autonoma. La sua produzione agricola, pur non essendo sempre bastevole ai bisogni degli abitanti, lo diviene con l'aggiunta di qualche altra risorsa locale. I vestiarii e le calzature sono in buona parte confezionati sul posto, incominciando dalla tessitura della lana e dalla concia delle pelli. Le case di tipo assai semplice, poichè quasi sempre formate da una unica stanza, sono opera dei Piscopesi stessi e così pure i pochi arredi dell'interno. I mezzi di comunicazione con Rodi e con le altre isole sono oltremodo scarsi e ben se ne accorge chi vi capita con l'unico piroscafo che passa si e no una volta al mese. Man-

COSTUME DA FESTA DI PÌSCOPI.

cando velieri di proprietà degli abitanti, il piccolo cabotaggio è esercitato da quelli di Simi e di Rodi, ma il servizio non è nè regolare nè frequente per cui, durante i lunghi periodi estivi di bonaccia e invernali di tempesta, l'isola può rimanere per vario tempo priva di qualsiasi collegamento con Rodi o con le altre Spòradi. Anche le baie, poco riparate, non consigliano lunghe soste ai caicchi e, con mare agitato, neppure il piroscafo può compiere le operazioni di sbarco. Per tutte queste ragioni, che hanno impedito contatti troppo frequenti col mondo esterno, si sono potuti conservare molto bene i costumi e le tradizioni locali.

....LE STRADE GUASTATE PERIODICAMENTE DALLE ACQUE, NON SONO SEMPRE PRATICABILI.

Costume delle donne e feste religiose.

Le donne indossano normalmente una specie di pantalone alla zuava che scende fin sotto ai ginocchi dove arrivano gli stivaloni. Al di sopra infilano una camicia di tela bianca con maniche lunghe, ornata sul petto e inferiormente da un grazioso ricamo a colori e poi la tunica di lana grezza color tabacco tenuta aderente ai fianchi da una larga cintura a strisce rosse e nere. In testa portano una specie di cuffia ricoperta in parte da un fazzoletto bianco con ricami, annodato sul davanti. L'abito di festa ne differisce perchè al posto della tunica indossano una veste di tela bianca con molti ricami colorati e il fazzoletto da testa è sostituito da un copricapo a « pan di zucchero » alto una ventina di centimetri. Gli uomini portano molto di frequente le brache e in testa una specie di *fez* nero molto basso.

Le feste tradizionali sono sempre di carattere religioso. La più solenne si svolge al monastero di S. Pandalèimonas che giace isolato in una gola sul lato nord-occidentale dell'isola. Quivi si adunano i Piscopesi dopo d'avere percorso un lungo e assai scomodo sentiero attraverso la montagna, per ascoltare la messa ma, soprattutto, per trattenersi qualche giorno a banchettare e a ballare. In tale occasione il *papàs* ammazza un bue intero che distribuisce agli intervenuti, i quali però si portano dietro le provviste necessarie per la loro permanenza in quel luogo disabitato. A proposito di questo monastero appresi anche una leggenda, credo, comune anche con altri. Si racconta che un tempo, quando i pirati infestavano il mare, alcuni di essi sbarcarono sulla costa vicina e si recarono dai calogeri a chiedere da mangiare. Quando il dispensiere giunse con un grosso vaso di carne conservata, uno dei pirati l'afferrò improvvisamente per il collo e lo cacciò con la testa dentro, mentre gli altri si affrettarono a rubare ogni cosa. Carichi di bottino, i predoni raggiunsero la loro imbarcazione, cercando di allontanarsi al più presto dall'isola. Ma dopo breve tempo, ecco scatenarsi una violentissima tempesta che rigettò il veliero corsaro nuovamente sulla costa. Pentiti della violenza usata ai frati, i predoni salirono nuovamente al monastero e, chiedendo perdono della loro azione, restituirono ogni cosa. Come per incanto la pioggia cessò, i grossi nuvoloni scom-

I TORCHI A MANO CHE FORSE I NOSTRI NONNI AVREBBERO RITENUTO TROPPO PRIMITIVI.

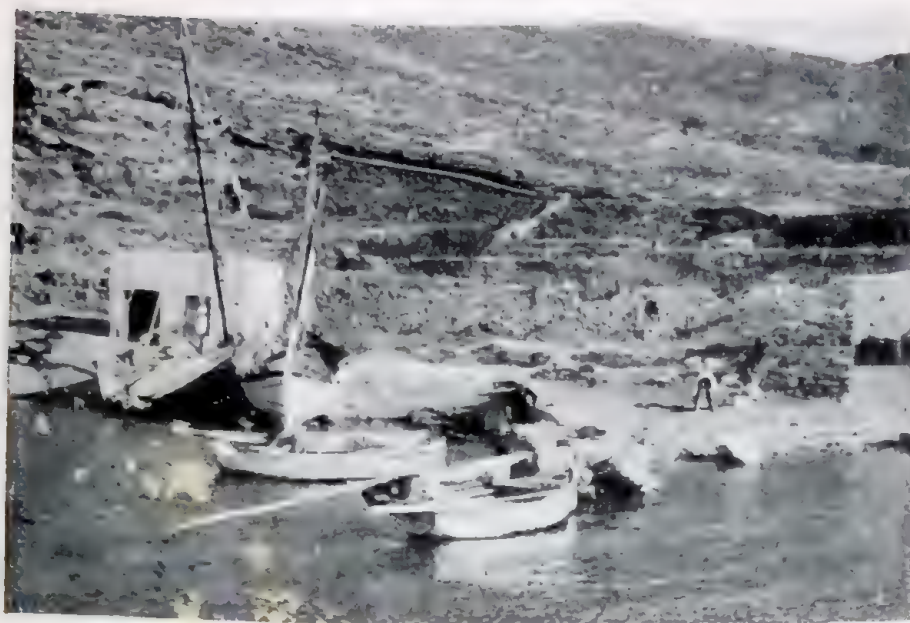
parvero e il mare tornò tranquillo come prima, per modo che i corsari poterono ripartire.

Gli sposalizi.

Le feste però di carattere più spiccatamente locale, sono quelle che si svolgono in occasione dei matrimoni e ad esse partecipano, per tradizione, tutti gli abitanti del paese. Un tempo gli sposalizi avvenivano solo d'ottobre e ciò per lasciare la possibilità allo sposo di iniziare lui le semine nei campi portati in dote dalla moglie. Allora vi era anche il costume che la prima figlia riceveva in dote tutti i beni della madre, costume che non è del tutto scomparso, poichè la prima figlia ha sempre la dote maggiore. La cerimonia dello sposalizio è abbastanza complicata e occupa per vari giorni un discreto numero di persone. Una ventina di giorni prima, lo sposo porta a diverse macine del grano per farne farina. Di tanto in tanto va ad ispezionare la macinazione, che viene compiuta a mano dalle donne, e quando questa è finita, riunisce una orchestrina e recandosi con essa alle varie macine, invita le donne a caricarsi in ispalla i sacchi di farina e così in corteo li riporta a casa. Qualche giorno prima della cerimonia lo sposo si reca dai compari a farsi dare o, se occorre, a prendersi dei capi di bestiame che vengono ammazzati alla vigilia dello sposalizio. Quando finalmente tutto è pronto si trasporta ogni cosa, a suon di musica, nella casa della sposa: anche il corredo dello sposo, che deve essere portato a mano da giovani i quali abbiano ancora in vita i genitori. Riuniti così in un sol luogo tutta la roba da mangiare, i corredi e i doni, si chiamano i *papàs* per la benedizione. Non appena questi se ne sono andati, i giovanotti devono rimettere ogni cosa a posto mentre intanto le giovani cantano in coro delle canzoni improvvisate. La notte della vigilia, lo sposo rimane a dormire in casa della futura

LA PIANA DI ÈRISTOS.

UN BATTESIMO A MEGALO KHORIÒ.

moglie, ma questa se ne deve andare presso i parenti. Il mattino della domenica — gli sposalizi si fanno sempre in giorni di festa — si forma il corteo e gli sposi, in costume, si recano alla chiesa ove si compie la cerimonia religiosa. All'uscita, i compari si sparpagliano per il villaggio seguiti dalla musica e invitano tutti gli abitanti al banchetto di nozze. Terminato il pranzo, verso sera, i compari ritornano in giro per il paese, ma questa volta per raccogliere uova, polli, capretti, farina, ecc. nelle varie famiglie e quando non l'ottengono con le buone se ne impossessano come possono. Per tre giorni, dopo il matrimonio, tutta la comitiva si trasferisce in campagna ove banchetta con la roba raccolta e balla senza interruzione. Una coppia almeno deve infatti danzare anche quando tutti gli altri sono a tavola. Il ballo preferito in quest'occasione, oltre la *susta* e il *sirtòs*, è il cosidetto *kamari* — che significa «grotta» — il quale rassomiglia a una figura della quadriglia. Uomini e donne disposti su due righe, una di fronte all'altra, e tenendosi per mano in modo da formare un arco con le braccia sollevate, passano per turno a coppie al di sotto, mentre gli altri cercano di colpirli colla mano non impegnata. Un'altra scenetta curiosa e che non ho mai vista altrove, è quella del «falso sposo». Uno dei giovani del paese, incoronato con delle fronde, deve rappresentare lo sposo. Lo si trascina a forza fin sulla porta di casa della sposa, ma egli si rifiuta di entrare se prima non gli viene offerto da quest'ultima un dono La sposa offre per lo più un bicchierino di «màstica», ma deve però fare attenzione di non lasciarsi prendere; se l'altro vi riesce, allora il marito, per avere diritto di passare la notte colla moglie, è costretto di fare un dono al «falso sposo», dono consistente di solito in un agnello. Durante i tre giorni di festa campestre è vietato scopare la casa e a questa funzione deve poi provvedere la sposa raccogliendo le spazzature nel grembiale. Se poi alla fine dei tre giorni i viveri raccolti non sono stati ancora consumati per intero, le feste continuano fino al loro esaurimento. Dieci giorni dopo il matrimonio, i parenti degli sposi si riuniscono nuovamente a banchetto e a ballare.

ANCHE LE BAIE POCO RIPARATE NON CONSIGLIANO SEMPRE SOSTE AI CAICCHI.

A questo modo tra feste religiose e sposalizi a Pìscopi si balla e si banchetta abbastanza di frequente. La domenica però non interrompe che in minima parte il lavoro dei campi.

Due parole di storia.

Questi costumi tradizionali forse non si sarebbero così bene conservati se l'isola avesse avuto un'attività marinaresca — come la maggior parte delle altre — che la avrebbe legata al resto del mondo. Anche nella storia non ha mai dato occasione di essere ricordata per qualche fatto particolare. Plinio la nomina per una specie di balsamo che produceva in abbondanza; Eròdoto per essere stata la patria del famoso Gerone, tiranno di Siracusa. Nel medioevo compare il nome di Pìscopi — forse in relazione con una torre di guardia — che sostituì in parte quello antico di Tilos usato però anche attualmente da tutti i greci per indicare l'isola. V'erano in quell'epoca due castelli, costruiti dai veneziani, quello di San Stefano e quello di Zuccalora, dei quali si conservano i ruderi e si ricordano i nomi. Nel 1366 s'impadronì dell'isola un certo Barello Assanti da Ischia in nome dei Cavalieri Gerosolimitani ricevendo anche la investitura dal Gran Maestro, ma sei anni più tardi insieme con Simi e S. Nicola, divenne «dominio magistrale». Alla caduta di Rodi, anche Pìscopi passò nelle mani dei turchi e da quell'epoca, tranne per un breve periodo in cui fu posseduta dai Cornaro di Venezia, subì le sorti delle altre Sporadi meridionali.

ARDITO DESIO.

VERSO GLI INDIMENTICABILI PALMETI DEL BARCA PRESSO AGORDAT.
Sono essi costituiti dalla Palma Dum, che dà l'avorio vegetale, ed imprimono al paesaggio una caratteristica del tutto particolare, bellissima.

IMPRESSIONI D'UN RECENTE VIAGGIO IN ERITREA

Siamo lieti di dare per i primi notizia dei risultati d'una interessante e importante spedizione scientifica recentemente svoltasi in quell'Eritrea che tante promesse offre ed è così poco conosciuta dal pubblico italiano. L'autore dell'articolo è il conte dott. Cesare Calciati, *uno degli animatori della spedizione Corni-Calciati-Bracciani, alla quale prese parte come raccoglitore naturalista. I risultati davvero cospicui ch'essa potè ottenere (e che si concretarono in doni ingenti ad istituti pubblici di Firenze, Modena e Milano) sono in gran parte dovuti alla singolare competenza del dott. Calciati, che non è alla sua prima esplorazione giacchè, oltre ad altri lunghi viaggi, due volte egli fu sulla Catena del Caracorum ed una volta in quella dell'Himálaya. All'articolo che pubblichiamo intorno agli scopi ed ai risultati generici della spedizione, altri ne seguiranno, nel desiderio di far conoscere alcuni dei più caratteristici ritrovamenti fatti da quegli scienziati nell'Eritrea.*

Itinerario e scopi del viaggio.

DALLA lettura di molti scritti sull'Eritrea e dall'esame delle carte esistenti, risulta, fra l'altro, che popoli eritrei e intere zone della Colonia sono ancora troppo vagamente conosciuti dagli specialisti stessi, tanto nel campo etnico e geografico, quanto in quello naturalistico.

Tutto quello che si avrebbe potuto riportare di là, tutto, avrebbe interessato senz'altro i competenti delle varie branche scientifiche. Perciò, contando sulla preziosa collaborazione dei due carissimi amici Guido Corni e Luigi Bracciani, mi proposi di raccogliere: dati antropometrici destinati al Museo Nazionale d'Antropologia ed Etnologia di Firenze; rilievi topografici per l'Istituto Geografico Militare; materiale zoologico pel Museo Civico di Storia naturale di Milano; materiale botanico, fieni e terreni per l'Istituto Agricolo Coloniale Italiano di Firenze; materiale mineralogico per l'Istituto di Studi Superiori pure di Firenze; osservazioni meteorologiche per il R. Osservatorio Astronomico di Brera; e, finalmente, dati sul pos-

SCHIZZO ITINERARIO DELLA SPEDIZIONE CORNI-CALCIATI-BRACCIANI.
(L'itinerario è indicato dalla linea tratteggiata).

sibile sfruttamento agricolo, minerario, commerciale, ecc.

Quale logica conseguenza degli scopi fissati così un po' vagamente, ne derivò la scelta dell'itinerario. Questo però era costretto (ed occorre dirlo perchè si collega con l'eventuale massa dei risultati) a mantenersi nei limiti di un tempo massimo, da noi disponibile, di cinque mesi in tutto, e cioè, tra il dicembre 1922 ed il maggio 1923; mentre la vita d'esplorazione propriamente detta si ridusse poi a poco più di tre mesi, dedicati, sul terreno, esclusivamente alle ricerche prefisseci.

Com'è facile comprendere, un soggiorno alquanto prolungato ad Asmara, la capitale, si imponeva tanto nell'andata quanto nel ritorno: prima, per i permessi, gli acquisti, la organizzazione della carovana, ecc.; poi, per i vari imballaggi del materiale destinato ai suddetti Musei ed Istituti pubblici.

Tuttavia, contemporaneamente al procedere di queste operazioni, sempre molto lunghe, importanti e minuziose, massime nel periodo di preparazione di un viaggio di qualche importanza, compimmo da Asmara alcune interessanti escursioni che ci permisero di prendere il primo vero contatto col suolo eritreo.

Col colonnello M. Gabba, comandante delle truppe, percorremmo la nuova strada militare Nefasit-Decameré (vedi la cartina sopra riprodotta), spingendoci sino ad Adi Nefas. In altra escursione furono visitate le culture dei Fratelli Rizzi ed il bacino artificiale di Bélesa che fornisce acqua potabile ed energia elettrica alla città di Asmara. Recatici a Torat, ne visitammo le miniere aurifere, poste ora in una seconda fase d'attività di sfruttamento. Passammo poi alcuni giorni, istruttivi e divertenti, nella magnifica concessione agricola di Savour dell'avv. C. Mateoda, donde compimmo una breve puntata sino al

UN «ARIEL» MASCHIO.
Questa elegantissima antilope, dal dorso fulvo chiaro e dal ventre bianchissimo, vive a branchi numerosi in varie regioni pianeggianti dell'Eritrea.

UNA CURIOSITÀ BOTANICA: L'ALBERO DEI SALAMI, «KIGELIA AETHIOPICA».
È un bellissimo albero sempre verde il quale spesso presenta contemporaneamente tutta una lunga gradazione pendente, dai bei fiori rossi, ai più grossi «salami» già maturi.

campo sperimentale governativo di Fil-fil. Ma, prima di lasciare la Colonia, conveniva completare le nostre conoscenze generali intorno ai caratteri geografici dell'altopiano eritreo e dei suoi costoni o declivi delimitatori; e perciò ci recammo sino a Dabrò Conaad (m. 2100 circa), presso Adi Qualà, dove, dall'alto del ciglio dell'altopiano, si gode sulla profonda valle del Marèb e sui monti dell'Abissinia uno fra i più maestosi panorami africani.

A Cheren iniziammo la nostra vita di carovana; ma solo dopo Barentù, tra il Gasc e il Setit e a Cássala, dovevamo svolgere con particolare cura il nostro programma. Infatti, da Barentù in poi cominciammo le misure antropometriche e le osservazioni sui Baria e sui Cunama, i popoli più curiosi e meno noti dell'Eritrea che non hanno rappresentanti altrove. Più a S, dopo Cullucù, tra i due grandi fiumi Gasc e Setit e ad occidente della nostra frontiera con l'Abissinia degli Adi-Abo, esplorammo nuovi torrenti e le Piane di Badumà ed Afra, regione difficile e veramente selvaggia per l'asperità dei suoi monti, per la mancanza d'acqua, per la sua boscaglia e perchè disabitata.

Poi, lungo il Setit, principalmente, furono accresciute le collezioni zoologiche e botaniche come pure, ma in minor misura, lungo l'Adamò ed il Mai-Sciglà, affluenti del Setit, che noi risalimmo alla ricerca degli elefanti.

Giunti ad Om Ager, fummo incuriositi dalla palese contraddizione che scaturiva tra le notizie fornite dagli indigeni e la dichiarata esistenza di un gran centro abitato di Ombrèga che tutti gli atlanti e quasi tutte le carte italiane segnano ancora sul Setit oltre il nostro confine. Trovammo invece che il nome di Ombrèga veniva dato in passato ad un piccolo posto militare che ora, e da anni, più non esiste, e che la regione Ombrèga, pressochè deserta, conta solo i due villaggi

ABBEVERATA IN REGIONE OMBRÈGA NELLE FRESCHE E LIMPIDE ACQUE DEL SETIT IN MAGRA.
Il fiume Setit, nostro confine con l'Abissinia, scorre perennemente, gettandosi poi nell'Atbara, affluente del medio Nilo.

sudanesi di *El Zuani* ed *Agar el Zuruk* alquanto più a valle sul Setit.

Più oltre, proseguimmo il nostro cammino, attratti in parte dalla caccia agli struzzi e soprattutto per vedere il preludio della sconfinata pianura Sudanica; da Om Ager, puntammo verso il nord traversando le riarse piane Lavenà, Boli e Gullui che già costarono la vita ad altri imprudenti viaggiatori, morti pazzi di dolore fra gli atroci spasimi della sete.

Diverso fu lo scopo che ci condusse a Cássala : volevamo constatare « *de visu* » l'entità reale delle meravigliose piantagioni di cotone che gl' Inglesi seppero trarre in pochi anni da quel territorio, oggi fonte di ricchezze, e da noi donato allora perchè considerato quale deserto improduttivo, senza possibile avvenire !

Da Cássala, a forti marce notturne iniziammo il ritorno, affrettato dall' intempestivo passaggio del piroscafo da Massaua.

Ed ecco delineati a grandi tratti gli scopi di questo recente viaggio, ed il suo preciso itinerario, scopi che furono tutti raggiunti con più o meno larghezza, compatibilmente col limite di tempo impiegato. Per ora, le righe che seguono, diranno di alcune poche impressioni generali, ma per l'avvenire sarebbe mio proposito di parlare, in altri articoli di questa *Rivista*, di alcuni soggetti più particolarmente interessanti e in gran parte nuovi per la Colonia Eritrea, illustrandoli con fotografie originali.

L'Eritrea è poco nota.

In tema di *impressioni*, una delle più salienti che si ottengono quando si torna dall'aver visitata la nostra bella Colonia Eritrea, è quella che il gran pubblico italiano, o non la conosce affatto, o la conosce ben male; tanto male, che è invalsa l'abitudine generale e costante di giudicarla così, *in blocco*, da un sol punto di vista, quasi che la

ABBEVERATOI DEI POZZI DI TAHASCIAI NEL LETTO DEL BASSO GASC VERSO LA NOSTRA FRONTIERA COL SUDÀN ANGLO-EGIZIANO.

RACCOLTA DEL COTONE NELLA PIANA DINANZI AL GEBEL CÀSSALA.
Della regione di Cássala, che fu da noi sottratta al Mahdismo, gli Inglesi seppero fare un meraviglioso centro di produzione.

Colonia Eritrea rappresentasse il prototipo delle unità d'ambiente.

Errore grandissimo e fondamentale.

Sta di fatto invece che, la irregolare cerchia dei confini politici eritrei, comprende un quadro geografico così variato e così complesso, sotto qualunque punto di vista lo si voglia considerare, quale forse nessun'altra colonia africana può vantare; ma, che io sappia, forse nessuno ha mai voluto mettere nella reale evidenza delle sue linee generali tale aspetto della regione Eritrea.

Nel campo della geologia, per esempio, per quel tanto che sino ad oggi ne sappiamo (e proporzionalmente alla vastità dell'Eritrea non è molto) possiamo già affermare ch'esso si presenta tanto semplice nell'assieme superficiale, quanto in modo sconcertante complesso nei suoi particolari genetici e stratigrafici. Il bassopiano costiero è formato da terreni geologicamente recenti seguiti, in alto, da un poderoso zoccolo di strati metamorfici, sul quale riposano le estesissime masse di arenarie e di espandimenti ignei (più propriamente trappici) che costituiscono quasi tutte le parti elevate della Colonia.

La sua morfologia esterna, da regione a regione, offre un numero grandissimo di tipi diversi, tanto che la geografia fisica dell'intiera nostra Colonia non può in nessun modo essere sintetizzata in poche parole.

Il bassopiano costiero lungo il Mar Rosso, il ripido e boscoso costone orientale, l'altopiano dell'Hamasien o Asmarino che si mantiene intorno ai 2350 m., il costone occidentale degradante verso l'Átbara su più vasta estensione di quello orientale, la sterminata piana Sudánica, le « Rore » del N con quote sino ai 2800 m., le « Ambe », tipo abissino, del S e del centro con le loro caratteristiche forme a tavoliere, le alte cime trachitiche di Senafè e quelle calcaree dei Soira dove si raggiunge la massima altezza della Colonia, m. 3013 (G. Dainelli e O. Marinelli), la curiosissima ed ancor inesplorata Depressione Dàncala, con i suoi 150 m. al di sotto del livello del mare ed occupata da un gran deserto di sale, da vulcani, ecc., sono altrettanti ambienti fisico-biologici che vivono, per

NELLA DISABITATA E SELVAGGIA BOSCAGLIA DI INCENSI DEI MONTI SCISCÈBO.

così dire, di vita propria, degni ognuno di uno speciale studio a sè, pieno di svariati particolari del più alto interesse.

Così del clima: con una cotale varietà morfologica distribuita su di una altezza di oltre 5 gradi ed una profondità di 350 km. circa, per una superficie pari a 248.000 kmq., a cavaliere dell'*equatore termico* e fiancheggiata da un mare interno fra i due continenti più «continentali», ossia più massicci del mondo, il clima si suddivide in tipi ben diversi tanto che, per tutte le stagioni dell'anno, due viaggiatori reduci da due punti dell'Eritrea potrebbero benissimo asserire il vero dicendo, l'uno, che in Eritrea si «battono i denti dal freddo», e l'altro, che si «crepa dal caldo»!

Ne conseguono le 8 zone climatico-biologiche qui sotto elencate, che riassumo dal Fiori:

1. - *Zona marittima:* clima torrido, non adatto alla vita degli europei, con massime talora di 44° all'ombra.

2. - *Zona del bassopiano eritreo:* clima simile al precedente che si eleva sino ai 600-700 m.

3. - *Zona della Dancalia interna:* clima torrido, desertico, inabitabile dai bianchi, territorio in parte ignoto.

4. - *Zona boschiva delle pendici orientali:* clima subtorrido, piogge abbondanti, nebbioni, sale dai 6-700 ai 1700-1800 m. internandosi di 80-90 km. ed è salubre.

5. - *Zona marginale dell'altopiano:* clima temperato, saluberrimo, piogge regolari estive, poi temporali e nebbie; si estende dai 1700-1800 ai 2350 dell'altopiano.

6. - *Zona dell'altopiano:* clima salubre, circa come il precedente, ma senza le nebbie invernali.

7. - *Zona delle pendici occidentali:* clima salubre simile a quello delle pendici orientali, ma meno umido; scende sino ai 7-800 metri.

8. - *Zona delle pianure sudanesi:* clima salubre, toltone il periodo susseguente alle piogge estive, con forte escursione giornaliera della temperatura.

Infatti, anche nel regno animale e vegetale, i naturalisti possono raggranellare in Eritrea un patrimonio ingentissimo di tipi e di specie che trovano poi curiose analogie nelle più lontane e più interessanti regioni della terra.

Dal punto di vista etnico, troviamo entro i confini nostri una altrettanto grande varietà di genti, rara a ritrovarsi altrove in così poco spazio. Per persuadersene basti rammentare il nome delle razze principali: Abissini, Dancali, Assaortini, Baria, Cunama, Hadendoa, Beni Àmer, Habab, Mária, Bileni, Mensa, Irob, ecc. senza contare i Sudanesi Tacruri e gli Arabi che pure rappresentano piccoli nuclei stabili, gli uni nell'interno, gli altri a Massaua.

Dopo di che non sembra più strano a nessuno che, anche nel campo storico ed archeologico, l'Eritrea debba essere considerata una regione d'Africa eccezionalmente interessante, legata com'è alla storia degli Abissini ed alla scomparsa civiltà Acsumita, della quale si conservano tutt'ora in vari luoghi ruderi grandiosi, come ad esempio quelli ben noti del Cohàito e di Toconda.

AI POZZI DI TARCHINÀ, FRA I BARIA EGHIR

Altri ruderi, di tipo forse diverso, furono ritrovati insieme a sculture antiche sulle « Rore », fra gli Habáb, sui quali gli studiosi specialisti non hanno ancora saputo dire l'ultima parola convincente.

E sempre in tema di varietà, senza insistervi oltre misura, è d'uopo però accennare alle religioni, alle lingue, agli usi e costumi, ai tipi di abitazioni, ecc. che si presentano tutti sotto numerose forme.

L'Eritrea mèta di viaggi di piacere.

L'indole e gli scopi di questa simpatica nostra *Rivista*, mi porgono il destro di considerare brevemente un altro punto di vista dal quale si può volgere lo sguardo all'Eritrea: da quanto ho sopra accennato (ed è il meno che si possa dire in omaggio alla necessaria brevità di questo scritto) ognuno può intravvedere che, se l'insieme geografico eritreo offre un interesse precipuo per il viaggiatore studioso, presentando infiniti campi ai singoli specialisti, non per questo, anzi precisamente per questo, si deve credere che pel semplice turista energico ed intelligente, o meglio pel viaggiatore dilettante, amante della vita all'aria aperta e dei grandi spettacoli della Natura, o per il cacciatore impenitente, l'Eritrea si presenti meno piena di gradite quanto grandiose sorprese.

Infatti i paesaggi eritrei, come ho già accennato, sono numericamente moltissimi, molti dei quali non hanno nulla di comune con quelli ai quali siamo avvezzi da noi, e quasi tutti, poi, pieni di un fascino arcano, ostentano una grandiosità che sorprende e che avvince la nostra memoria indelebilmente, nostalgicamente!

Quale, ad esempio, spettacolo più grandioso di quello osservabile dall'alto del ciglione orientale al levar del sole? Al primo piano un degradar rapido ed un inseguirsi intricato di creste e di valli boscose, tuffantisi in una soffice, ma densa coltre di nebbia ovattata a riflessi madreperlacei; all'ultimo piano il disco solare offuscato dai vapori mattutini, n n densi abbastanza da impedire la percezione lontana del vivace scintillio della superficie del mare!

Oppure, di quel quadro meraviglioso a tinte fatte così vive da una limpidezza d'atmosfera tutta africana, osservabile dall'alto della collina di Agordat dove l'infinito e

verde palmeto del Barca contrasta bellamente con la cornice rossa dei monti granitici che chiudono d'ogni parte l'orizzonte con le loro creste dentellate e fantastiche?

Oppure, di quell'altra visione affatto diversa che godemmo dall'alto del Gebel Hamed (m. 1141) donde, alle spalle e sulla sinistra

FANTASIA CUNAMA ALLA MISSIONE SVEDESE DI SUZENÀ, PER ONORARE LA VENUTA DEL COMMISSARIO.

avevamo i monti azzurri del Sogodas, e dinanzi, ossia ad occidente, si perdeva nel lontano orizzonte la sterminata piana, l'immensa savána ad acacie di Gullui e del Sudán anglo-egiziano, dalla quale emergono qua e là alcuni spuntoni rocciosi che rammentano certi ruderi di castelli antichi?

E di questi esempi che dilettano il turista, potrei citarne quasi direi all'infinito, per le «rore», per le «ambe», per la strana Dancalia e per le isole del Mar Rosso. E poi altri ancora per i più caratteristici paesaggi botanici, da quello degli ulivi a quello delle euforbie, da quello delle acace, a quello della palma dum, da quello della savana alberata, a quello della sola steppa di gigantesche graminacee, dal deserto pietroso ed infuocato, al paesaggio quasi alpino.

Questo però non è tutto, poichè la mia povera penna mai non saprà descrivere degnamente l'altra infinita serie di impressioni profonde che emanano dalla vita randagia di carovana!

Colui che ha saputo gustare quella vita per qualche tempo, rimane, quasi direi, per sempre *ossessionato*, invaso dal desiderio di rinnovarla, di riabitare la sua tenda, di ridormire nel suo lettuccio da campo portato sotto la gran vôlta stellata del cielo, sulla terrazza del fiume maestoso, presso la paurosa boscaglia; di rivedere la lunga teoria di quegli strani quanto benefici animali che sono i cammelli; di riassistere almeno una volta ancora, ad una delle scene pittoresche e fantastiche che offrono i campeggi notturni, in regione ignota, quando essi si preparano al riposo generale: la «zeriba» è già costrutta torno torno, ed i fuochi accesi già proiettano, a grandi sbalzi, la loro luce rossigna su gruppi d'uomini neri, seminudi e luccicanti, dall'espressione energica. Intanto i cammelli ruminano pacatamente sdraiati a terra, e tutt'intorno regnano solenni l'oscurità ed il silenzio; ma, ad un tratto, lì presso, si eleva possente il prolungato ruggito del leone crudele, in cerca di preda!... i cammelli ed i muli hanno un sussulto, alzano le teste e si immobilizzano tremanti, per ascoltare; gli uomini anch'essi si scambiano alcune parole sommesse, ed alimentano di nuova legna i fuochi, con moto quasi istintivo, immancabile.... poi l'eco dei ruggiti si allontana, si affievolisce, si spegne,... ed allora il dormire ritorna possibile!...

Senza dubbio, la indelebile nostalgia che rimane in noi di tale vita africana, trova le sue radici profonde nell'arcaica esistenza attraverso la quale ogni popolo dovette un tempo passare! Nessun'altra spiegazione plausibile può esistere. Anche la «passione della caccia», che in taluni sarebbe più appropriato definir «istinto della caccia». E in Eritrea non si poteva pretendere che S. Uberto fosse più munifico: vi si trova quasi tutta

la selvaggina africana, grossa e piccola, ad eccezione del rinoceronte e del bufalo (estinti da pochi anni) e di qualche grosso mammifero di specie più meridionale. Ma ci vivono l'elefante, il leone, il leopardo, l'ippopotamo, il coccodrillo, il facocero, le jene, il formichiere, gli sciacalli, le scimmie, la giraffa, l'asino selvatico, le antilopi, le gazzelle, le lepri, le linci, l'irace, la lontra, l'istrice, ecc. ecc., poi, lo struzzo, le ottarde, le galline faraone, i francolini e mille altri uccelli, a cominciare dagli strani e macabri avvoltoi, fino alle più leggiadre e delicate, nectarinie, vere gemme volanti dai riflessi metallici e vivacissimi!...

Che cosa volete di più per convincervi che l'Eritrea non è un «pezzo d'Africa» come tutti gli altri, ma bensì un lembo di essa fra i più interessanti e variati?

Certo, che si ha a che fare col clima africano il quale, causa la naturale scarsità di acqua, non è sempre il più indicato per la creazione di un *paradiso terrestre*, e quindi, per viaggiare in Africa con interesse e diletto, occorre essere dotati di un *temperamento* che forse non è ancora proprio di tutti i *turisti*, specialmente italiani.

Ma in virtù del rapido e inarrestabile progresso umano anche in questo campo, in un avvenire non molto lontano, quando il nostro «bel Paese» sarà già abbastanza conosciuto in tutte le sue bellezze naturali e se il cambio monetario con l'estero si manterrà in eterno in questo «stato comatoso» che ostacola l'accesso ad altri paesi, e quando la caccia in Italia sarà diventata... un mito completo, e quando le comunicazioni marittime per l'Eritrea e quelle interne stradali, saranno aumentate al punto di facilitare la cosa, io penso che dopo i benefici *campeggi alpini*, le gite nazionali in Tripolitania ed in Cirenaica, che il Touring seppe così bene organizzare, verranno anche i *campeggi coloniali*, aprendo così un nuovo interessantissimo campo al *turismo* privato italiano (e se non per tutti i turisti, almeno per gli eletti), a quel *turismo* che ha per lo meno tanta parte nella più sana ed istruttiva felicità umana, e che può anche dare adito a molte applicazioni pratiche!

UNA FANTASIA FUNERARIA DEI CUNAMA DI ASITI POCO A NORD DEI P. ANAGULLÙ (GASC).

I MISSIONARI CATTOLICI DI BARENTÙ.
L'opera dei Missionari si svolge ovunque con mira[illegible] costanza [illegible] mezzi, grande nei suoi fini.

C'è qualcuno che sorride... [illegible] queste [illegible] parole,

BARENTÙ INDIGENA, DETTA «MAI TSADA», VISTA DAI PRESSI DEL COMMISSARIATO.

sembrandogli l'idea alquanto arrischiata? — Non lo credo; ma se vi fosse, allora ribatto con esempi:

Ricordo ancora quanto mi diceva prima di partire un noto signore milanese: « Io vado quasi tutti gli anni a passare parte dell'inverno in Eritrea; *ci si sta tanto bene!* ».

E non basta questo, poichè è cosa ormai da molti accertata che numerosi inglesi, impiegati e commercianti delle colonie vicine, anzichè recarsi in Europa, preferirebbero passare le loro vacanze sull'altopiano di Asmara dove il clima può essere paragonato ad una eterna primavera. A tale scopo, anzi, si stanno già fabbricando presso la nostra capitale alcune villette dietro ordinazione ed altre se ne fabbricano e se ne progettano per speculazione, d'affittarsi, stagione per stagione, o anno per anno, con la certezza di fare ottimi affari. Ed il Governo coloniale stesso sta per aprire un albergo nuovo ad Asmara il quale sarà concesso con grandi facilitazioni iniziali, avendone riconosciuto l'estremo bisogno per poter ospitare decentemente italiani e stranieri, i quali ultimi verranno senza dubbio da Aden, da Port Sudàn, da Cássala e da altrove, a cercare quel necessa-

La leonessa di non comuni dimensioni da noi uccisa presso *Tessenei* (*Gasc*) e donata al Museo di Milano, non potè essere fotografata. Ecco in sua vece un altro bell'esemplare ucciso dal dott. Sibilia, presso *Om-Ager* (*Setit*).

IL NOSTRO CAMPO PRESSO I POZZI DI ANAGULLÙ SUL GASC.

rio riposo morale e quel ristoro fisico che solo, coi 2400 m. del nostro altopiano, può offrir loro l'Africa orientale.

D'altra parte, guardiamo un momento ciò che ha fatto e ciò che fa la vicina Francia: dopo aver dato un notevole sviluppo turistico alle sue colonie dell'Africa del Nord, ha recentissimamente affidato alla «sezione turistica» del suo Consiglio Superiore delle Colonie il preciso compito di valorizzare quei suoi possessi d'oltremare che sono, o possono divenire, interessanti mète di viaggi sia per i connazionali, sia, preferibilmente, per gli stranieri. E così oggi stanno additando l'isola di Guadalupa, una delle Antille, ai turisti del vasto mondo americano, massime del Nord, malgrado la sua distanza dal Canadà, per esempio.

Queste stesse cose, predette dieci anni fa avrebbero provocato in tutti un risolino saturo di incredulità; avrebbe forse riso anche il sottoscritto! Ma oggi, no; e quindi ecco che il principio del mio «sogno turistico» c'è; tutto sta nel volergli dare incremento con la debita propaganda e con i mezzi necessari.

Vedranno allora i futuri viaggiatori africani, fattisi più numerosi, quanto sia varia, bella ed attraente la nostra Colonia Eritrea, sapranno anch'essi che cosa è il fascino indescrivibile dell'Africa vissuta, ed allora io sono sicuro che molti di essi, da semplici osservatori viaggianti, si trasformeranno irresistibilmente, qua e là, in sapienti ed onesti sfruttatori di tutte le risorse naturali dell'Eritrea, e delle altre Colonie nostre, con immediato e generale beneficio della «Madre Patria» tanto bisognosa, come ognuno sa, per sè ed in sè, di tutti i prodotti che può e deve fornire la «Madre Terra»!

CESARE CALCIATI.

(Fot. inedite di C. Calciati e ... Bracciani)

IL LAGO DI MOLVENO — L'apertura al transito della camionabile del Banale ha reso facilmente accessibile dalla parte di Riva il bellissimo lago alpino di Molveno, sito all'altitudine di 820 m. ai piedi del dolomitico gruppo di Brenta.

Visto dall'alto per chi giunga da Mezzolombardo, finora unica via di accesso con auto, ed abbia dopo Andalo traversato la fresca silenziosa pineta, il lago, dalle acque intensamente azzurre, si presenta veramente incantevole, chiuso da tre lati da alti monti, aperto verso la valle del Sarca.

Il paesaggio della parte orientale è un po' severo, nel mentre sovrastano sull'altra sponda immediati e maestosi i dirupi del gruppo di Brenta, le cui cime frastagliate, per quanto parzialmente visibili dal lago, formano uno sfondo del tutto eccezionale.

(Note e fotografie di Mario Girardelli).

BONIFICA A DESTRA DEL TAGLIAMENTO.
SCAVO CON DRAGA DEL CANALE EMISSARIO « TAGLIO ».

LA RESURREZIONE DEL BASSO FRIULI DAL CANALE DI BEVAZZANA A PORTO LIGNANO

Ricordo che, alla vigilia della guerra, si parlò spesso di riattare nella pianura veneta la navigazione interna, illustrandone i benefici, che sarebbero derivati all'industria ed al commercio; si fecero anzi, coll'appoggio del Governo, degli studi, si nominarono e convocarono Commissioni, si stamparono relazioni. Venne la guerra. Ebbene, si sentì immediatamente la necessità e l'urgenza d'attivare un servizio di rifornimento, se non rapido, certo economico e soprattutto al sicuro dalle insidie marine, fra la Laguna di Venezia e la III Armata attraverso le vie interne, quelle vie acquee, che con la Serenissima costituivano il più importante mezzo di comunicazione fra il mare e la terraferma, nonchè fra le stesse località dell'interno. Considerato anzi che il raggiungimento del fine era possibile, ed in breve tempo, per l'utilizzazione di moltissime vie acquee praticabili, si procedette senz'altro allo scavo d'un nuovo canale, ossia alla riapertura delle antiche *Cave*, le quali nel passato, partendo dal basso Tagliamento presso l'odierna Bevazzana, frazione di Latisana, conducevano i transiti, scendenti per quel fiume, quella di destra alla Dominante, quella di sinistra a Trieste.

In fondo, tutto il problema era lì, perchè infatti, riaperte le due *Cave* — che il Tagliamento con le piene aveva interrato, facendone quasi scomparire ogni traccia — riscavato, mercè l'opera delle draghe, il bassofondo di alcuni canali, operata qualche rettifica, per abbreviare i percorsi, le vie d'acqua, solcanti la Laguna di Marano, sarebbero state conseguentemente allacciate con quelle della Laguna di Caorle e successivamente con le altre più occidentali fino a Venezia.

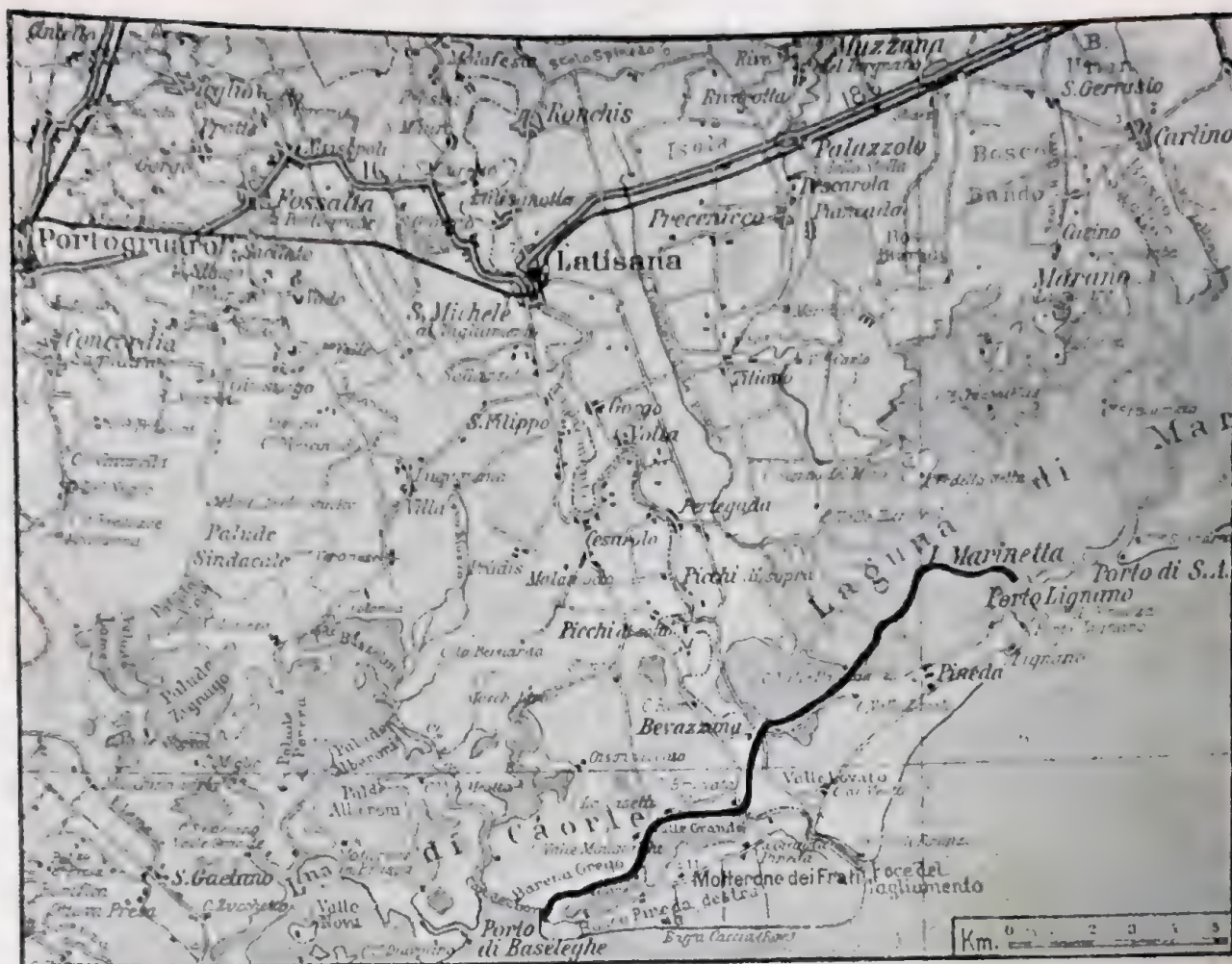
Dopo breve ma indefesso lavoro, i due grandi tagli costituenti il Canale di Bevazzana erano compiuti: quello di destra procede verso sud-ovest fino ad incontrare il *Canal dei Lovi* in faccia a *Porto Baséleghe* presso la Caserma di Finanza; quello di sinistra, movendo verso nord-est, rasenta la Casa di Val Pantani, dove si allaccia ai canali navigabili della Laguna di Marano; e qui appunto, per accorciare il tragitto, fu

BONIFICA A SINISTRA DEL TAGLIAMENTO.
INTERCLUSIONE DEL CANALE DI BEVAZZANA DINANZI AL TAGLIAMENTO, PER PROCEDERE ALLA COSTRUZIONE DELLE CONCHE.

operata una rettifica, da Cima di Riccionara a Cima Serula. Ciò fatto, i primi convogli di rifornimento poterono muoversi, seguendo la via acquea sopra descritta: da Venezia si portavano, per le vie interne, fin quasi alle pendici del Carso, tagliando il Tagliamento ad angolo retto per mezzo del nuovo canale, che, secondo l'antica denominazione, fu chiamato anche « La Cava ». Taluno rammenterà anzi qualche Bollettino Cadorna della seconda metà del 1916 e della prima del 1917, il quale accennava fugacemente a bombardamenti aerei perpetrati dal nemico nella bassa friulana o nella Laguna di Marano. Solo chi conosceva la regione, sapeva benissimo a che mirasse l'avversario: erano i nostri rifornimenti, condotti per via acquea, ch'esso prendeva di mira! Fortunatamente non s'ebbero a deplorare dei veri danni, in quanto che i proiettili, anzichè cogliere il segno, finivano con lo sprofondarsi nel fango, riuscendo difficilissimo, per non dire impossibile, colpire una fila di barconi in movimento.

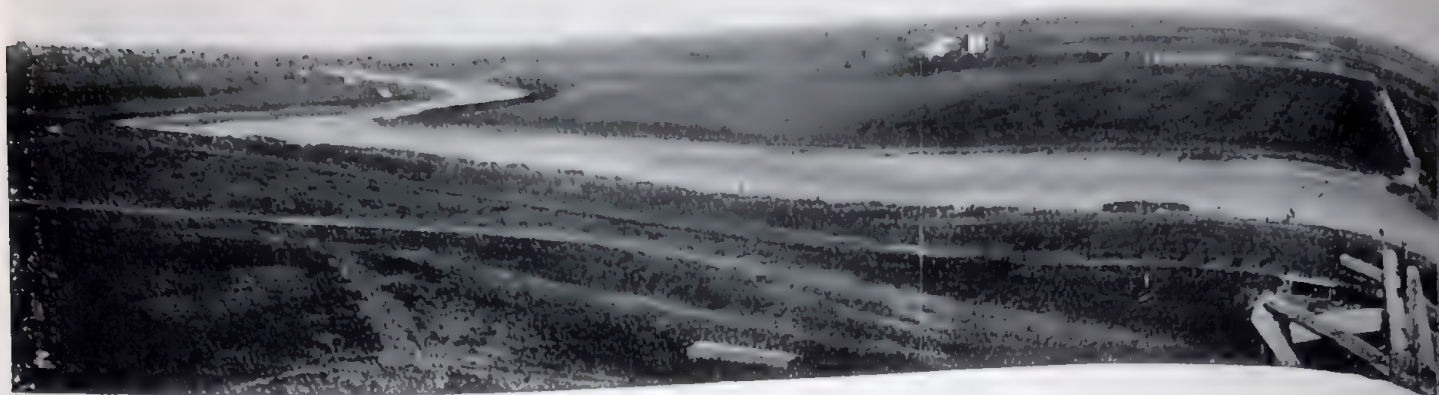
Dopo Caporetto, il Canale di Bevazzana restò abbandonato ed in certi punti ostruito da opere e barconi, fatti saltare dai nostri nella ritirata; ma, con la pace, fu nuovamente rimesso in attività, in correlazione alla ripresa dell'opera di bonifica nella zona circostante, e perciò completato nei lavori, necessari a preservarlo da possibili guasti, dipendenti soprattutto dalle piene del Tagliamento. Si corressero errori, si sostituirono opere più solide e definitive alle precedenti, non tutte aventi carattere di stabilità nè garanzia di saldezza. Le draghe lavorarono ininterrottamente per mesi e mesi e si spesero altri milioni, ma furono bene impiegati, perchè il transito fu presto ripreso e, se venne nuovamente interrotto, fu per dar modo alle imprese costruttrici di compiere alcuni lavori, resi tecnicamente necessari ed urgenti, quali il *Ponte girevole* e le *Conche*.

Si provvide infatti alla costruzione d'un grandioso Ponte girevole sulla strada, che unisce il grosso centro agricolo di Latisana con la Pineta di sinistra e con la stazione balneare di Porto Lignano. Fu inaugurato nell'ottobre 1922, ed è opera pregevolissima delle Officine Savigliano, bella all'aspetto, elegante e modernissima. Sulla parte strutturale in cemento armato, che consiste d'un pilone centrale e di due spalle, poggia il ponte propriamente detto, in travatura metallica, la quale si muove sul pilone centrale con un sistema a rulli e, grazie all'ingranaggio comandato da un volante, può essere manovrata senza difficoltà anche da un ragazzo.

In quanto alle Conche, la costruzione non è ancora finita; ma si spera d'inaugurarle presto con una solenne cerimonia, cui si de-

LA ZONA DEL BASSO TAGLIAMENTO (DALLA CARTA I A 250.000 DEL T. C. I., FOGLIO 7). LA LINEA MARCATA FRA PORTO LIGNANO E PORTO DI BASELEGHE INDICA IL PERCORSO DEL CANALE DI BEVAZZANA.

sidererebbe partecipasse anche il Presidente del Consiglio. L'uso di esse si fonda sulla teoria del divino Leonardo circa l'inalzamento artificiale delle acque: teoria ben nota ed usatissima nella canalizzazione in Lombardia, più audacemente nella Scandinavia, con la sua massima applicazione nel Canale di Panamà. E chi conosce, per averne letto la descrizione, quest' opera veramente colossale, comprenderà che sulle sponde del basso Tagliamento essa riappare, in misura, bene inteso, infinitamente più piccola, ma per le stesse ragioni, per cui fu attuata fra le due Americhe, cioè per il dislivello delle acque, trovandosi il Canale di Bevazzana al di sotto del livello del Tagliamento in momenti di piena. Le conche sono oggi munite di solide saracinesche in ferro, che sostituisce definitivamente ed in modo sicuro il legno, che erasi usato nell'anteguerra.

L'apertura del Canale di Bevazzana e la ripresa della navigazione interna da Venezia all'Isonzo fu preceduta ed è seguita da una colossale opera di bonifica, che interessa tutta la regione veneta prossima all'Adriatico.

Oh, se i nostri vecchi tornassero al mondo, come resterebbero profondamente colpiti dalla visione che si parerebbe loro innanzi! Quanto rimarrebbero meravigliati per gli immensi e rapidi progressi, compiuti nell'ultimo cinquantennio nelle terre, ove nacquero e vissero! Non inorridirebbero più, vedendo apparire agli occhi loro, livida e malsana, la palude infinita, ma fremerebbero di gioia nel contemplare la miriade di messi ondeggianti, sorgenti rigogliose là, dove in passato stendevasi mestamente il deserto e la malaria consumava gli scarsi abitatori! Ricordo d'avere appreso che, mezzo secolo fa, le cosidette *Mangiàre*, a destra del basso Tagliamento, così si coprivano d'acqua salsa, da invogliare al bagno. Chi le avesse viste allora, oggi non le riconoscerebbe più in quel succedersi di campi ubertosi, di floridi vigneti,

VEDUTA PANORAMICA DELLA BONIFICA LAME COI CANALI SESSO (ACCE

d'ampie case coloniche, in mezzo alla gioia festante di un lavoro largamente rimunerativo. Solo l'acqua salmastrina, che indugia nei fossati di scolo, conferma ancora il triste passato di quella plaga.

Dovunque insomma ferve il lavoro e dal lavoro scaturisce la fecondità, la prosperità, la vita. I cosidetti *casoni,* che davano uno sfondo sinistro al paesaggio della bassa friulana, si direbbe ch'appartengano ormai alla età preistorica, perchè dovunque il contadino abita case spaziose e pulite ed il benessere regna sovrano. Non rimane più a combattere che l'ultima battaglia, quella contro la malaria, la quale, già respinta nell'anteguerra all'ultimo tratto verso il mare, tornò, con la guerra, a far capolino là, donde era stata scacciata, giungendo perfino a monte di Latisana, tutt'intorno disseminata dai territoriali d'altre provincie, non acclimatati al paese. Oggidì la malaria è stata relegata all'ultimo tratto della pianura, per iscomparire nuovamente in prossimità al mare; e chi si faccia ad interrogare, nella zona stessa delle bonifiche, le famiglie residenti, godrà nel ricevere spesso la confortante risposta che da qualche tempo sono immuni dalla febbre desolatrice.

L'opera di bonifica, che da vari anni si va felicemente svolgendo nella bassa friulana, rientra nel piano grandioso, che ha per fine supremo di riscattare l'intera zona paludosa, che cinge l'arco dell'alto Adriatico. Ma io mi limiterò a qualche cenno su quella che tocca le sponde del basso Tagliamento e circonda la Laguna di Marano, anche perchè è in connessione col già descritto Canale navigabile di Bevazzana e con lo sviluppo della stazione balneare di Lignano.

A destra del basso Tagliamento, per la maggiore ampiezza del territorio redimibile, l'opera di bonifica ha proporzioni più vaste che sulla sinistra, ed il Consorzio, costituitosi nel 1907, comprende un territorio spartito in cinque bacini indipendenti, appartenente ai Comuni di S. Michele, Fossalta, Caorle e Portogruaro, con un'estensione che supera i settemila ettari.

Nel 1916 la bonifica del II bacino, quello detto di Cesarolo, era finita e si iniziava quella del III; ma essa subì interruzioni e danni causa la guerra e l'invasione. Oggi essa volge al termine, mentre sono già approntati per l'esecuzione i progetti riguardanti gli altri tre bacini. La bonificazione idraulica è fatta, in parte mediante canali collettori che, scendendo paralleli al Tagliamento, sfociano in Laguna, in parte meccanicamente, ossia col naturale prosciugamento del terreno; e si prevede che nel 1927 l'intera opera sarà compiuta, con una spesa totale complessiva che s'aggirerà intorno ai 15 milioni. Non difetta il macchinario idrovoro, parte azionato da motori Diesel, parte da forza elettrica, e ciò per mezzo d'una corrente ad alta tensione, la cui linea, partendo in prossimità di Portogruaro, data la sufficiente energia alla bonifica di destra, giungerà presto al Tagliamento e lo attraverserà, per azionare il macchinario idrovoro anche sulla riva di sinistra tra quel fiume e lo Stella.

Di pari passo con l'opera idraulica si svol-

...SSUS E CARON. SI SCORGE L'EDIFICIO IDROVORO IN COSTRUZIONE.

ge, da parte dei proprietari, quella agricola, che ha già dato eccellenti risultati; e per esserne convinti, basta che ci poniamo sotto gli occhi una rappresentazione delle località prima dei lavori (fig. a pag. 74). Quale tristezza e desolazione nell'osservarla! Ma quale conforto oggi, quando si pensi che nella stagione dei raccolti ivi s'accumulano i covoni di grano (pag. 75), verdeggia rigoglioso il foraggio e dalle ampie e sane fattorie i lavoratori escono a frotte cantando giulivi! E se la costruzione di case coloniche non risponde ancora ai nuovi bisogni, la produzione agraria è quanto di meglio si possa desiderare, tanto che nel II bacino, il primo che fu redento, si arrivò quest'anno ad una media di 22-26 quintali di frumento per ettaro. Certo, i proprietari furono notevolmente agevolati dallo Stato, avendo ottenuto, come quelli dell'Agro romano, dei prestiti a tassi mitissimi. Ma i lavori sarebbero più innanzi, con maggiori e più promettenti risultati, se tutti gli Enti pubblici addimostrassero quella sollecitudine, di cui diè prova il Magistrato delle Acque, l'istituto che fu onore e vanto della vecchia Repubblica.

Passando a sinistra del Tagliamento, vediamo che qui pure si svolge una vasta opera di bonifica, la quale, partendo da quel fiume e costeggiando il Canale di Bevazzana o precisamente « La Cava » di sinistra, interessa l'arco che cinge la Laguna di Ma-

BONIFICA A SINISTRA DEL TAGLIAMENTO.
INAUGURAZIONE DEL PONTE GIREVOLE SUL CANALE DI BEVAZZANA [illegible]
(OTTOBRE 1922).

LA BONIFICA A DESTRA DEL TAGLIAMENTO. L'OPERA DELL'UOMO HA IN POCHI ANNI TRASFORMATO IL PAESAGGIO. ECCONE

rano, procedendo verso lo Stella e di lì al Corno, per toccare presto il vecchio confine. Ed anzitutto troviamo i quattro recinti delle *Biancure,* così chiamate dai nostri avi per la tinta del terreno, che, saturo di sale, aveva dei larghi tratti nudi, lucidi e biancastri. Solo nel I recinto, quello più a nord, ossia delle Biancure propriamente dette, i lavori sono molto innanzi ed in qualche parte, come nel *Canedo* (Canneto), anche finiti; nelle altre la delimitazione del perimetro è fatta, eseguite le arginature, il macchinario idrovoro a posto · per farlo funzionare, non manca che l'energia elettrica, che, come dissi, arriverà dalla bonifica di destra.

Procedendo più ad est, ecco la *Fráida* (italiano *Frádicia*), termine più che sufficiente per indicare un terreno costantemente molle d'acqua stagnante e d'erbe in decomposizione. Ma su questa zona torbosa e ricchissima d'elementi vitali già spunta coraggiosa e promettente la vegetazione novella, frutto dei primi lavori compiuti. E quando l'opera sarà condotta a termine, vedremo ondeggiare in larghissimi tratti il grano maturo e nei ben allineati vigneti penzolare grossi grappoli di uva.

Ancora più ad est, sorpassata una ristretta palude appartenente al Comune di Muzzana tra i piccoli fiumi Muzzana e Turgnano, si stendono le cosiddette *Saline di Marano;* infine la bonifica di *Planàis,* che può dirsi completa in ogni sua parte, perchè ivi funziona l'idrovora, mentre non si può affermare altrettanto delle Saline, in quanto che, racchiudendo le valli da pesca, fonte di guadagno per i pescatori maranesi, sono in gioco vari interessi, nè tutti vedono ancora l'utile maggiore, che deriverebbe dalla bonifica. Ultima viene la *Fámula,* limitata dai corsi dei fiumi Corno e Zumiello, il cui progetto è in corso d'approvazione. Si prevede anzi che il perimetro del terreno bonificabile sarà notevolmente ampliato, fino a comprendere parte del territorio di Torre Zuino, giungendo così al confine di anteguerra.

Questo complesso d'opere redentrici, che importerà una spesa di 60 milioni, non soltanto restituirà alla salubrità ed al lavoro un notevole tratto della bassa friulana, ma costituirà la vera fortuna di Porto Lignano. A questa stazione balneare verrà anzitutto assicurata una più spedita viabilità con Latisana e con tutto il Friuli; e così essa si renderà presto un soggiorno delizioso e frequentato non solo da noi, ma soprattutto dagli stranieri d'oltre confine orientale.

Sorta nel 1904 per coraggiosa iniziativa di pochi e tra l'incrociarsi d'opinioni discordi circa la posizione, che Marano voleva, ed ebbe, in prossimità alla propria Laguna, mentre Latisana l'avrebbe desiderata a Mezza Sacca, tra Lignano e Porto Tagliamento, s'andò negli anni successivi arricchendo di

UN ESEMPIO: IERI: ACQUE STAGNANTI ERBE SELVATICHE E .... MALARIA! OGGI SI SCORGONO I COVONI DI FRUMENTO!

alberghi, villini e visitatori. Alla vigilia della guerra aveva raggiunto una frequenza notevolissima, così che una Società estera aveva trattato per l'acquisto della zona, volendo metterla in altissimo valore e fare concorrenza a Venezia e a Grado. La guerra arrestò ogni iniziativa e l'invasione poi rovinò alberghi e villini. Ora soltanto tre o quattro alberghi, e di minore importanza, furono, per la buona volontà dei proprietari, rimessi in efficienza; ma naturalmente, essendo chiusi quelli principali, il concorso di questi ultimi anni non potè raggiungere la frequenza d'un decennio fa. Da oggi però, in correlazione alle grandiose opere di bonifica sopra descritte, comincia la resurrezione di Lignano.

Si sta infatti ricostruendo lo Stabilimento dei bagni, in luogo del precedente, che fu asportato dal nemico. Più grandioso di quello, posa interamente su travi di cemento armato: unico, da questo lato, in Italia, se si eccettui quello di Mondello presso Palermo. In breve, essendo già completata la bonifica del territorio di Lignano, sarà iniziata la costruzione della strada da Casa Meotto alla stazione balneare. Di due delle tre valli marittime, che confinano con la zona di Lignano, ossia di Val Lovato e di Val della Chiesa, la bonifica è già iniziata, e la terza, Val Pantani, dovrà in avvenire sottostare alla medesima sorte.

La spiaggia di Lignano, stendentesi per ben nove chilometri verso Porto Tagliamento, è una delle più belle d'Italia: certo è tale da destare invidia a quella del Lido di Venezia, sia per la purezza delle acque, sia per la finezza della sabbia, sia pel dolcissimo e lungo pendio. Vi si può accedere per diverse vie. Dalla stazione ferroviaria di Latisana, la più vicina, si arriva, in mezz'ora d'automobile, agli alberghi della spiaggia, provvisti di rimessa. Vi si può giungere anche col vaporino o da Marano o, lungo lo Stella, dalla fermata ferroviaria di Precenicco. Appena la spiaggia avrà ripresa l'antica frequenza, sarà necessario far approdare un vapore, proveniente da Trieste, che vi conduca i bagnanti della Venezia Giulia e d'oltre confine.

Ma quali e quante trasformazioni nel basso Friuli in così breve volgere d'anni! Quelle, per le quali sta felicemente passando oggidì, fanno balzare alla mente mille ricordi storici! Ma di essi il tempo con sua fredda ala ha quasi spazzato ogni vestigio, dispersa ogni traccia.

Unica superstite al tempo ed alla guerra, sta, sulla sinistra del basso Tagliamento, la chiesetta di Bevazzana, estrema reliquia di un antico eremitaggio d'Agostiniani, da Venezia soppresso sul cadere del secolo XVIII, quando la navigazione su quel fiume illanguidì e si spense. Ma per secoli quella chiesetta fu una sosta quasi obbligatoria per i

BONIFICA A SINISTRA DEL TAGLIAMENTO.
IL « PONTE GIREVOLE » SUL CANALE DI BEVAZZANA IN MOVIMENTO.

mercanti, scendenti pel Tagliamento e diretti alla Dominante od ai porti dell'Adriatico, oltrechè per i pellegrini, moventi con religioso fervore verso l'oriente ed il Santo Sepolcro. Addossata al vetusto argine del fiume, al di fuori del perimetro tracciato, per la difesa del territorio, da una novella e più salda arginatura, è essa pure, come l'antico convento, che, sconquassato dall'impeto delle piene, infine crollò, condannata a subire il medesimo destino, sebbene la sua salvezza sia oggi oggetto di preoccupazione da parte di chi deve provvedere. E sarebbe invero un peccato che il triste fato si compiesse e che un raro e prezioso ricordo storico andasse disperso e, con esso, i pregevoli dipinti quattrocenteschi dell'interno!

Del resto, chi rintraccia più le reliquie di tant'altri monasteri, sorgenti in passato lungo il Tagliamento?

Nè il tempo nè le piene travolgenti li hanno risparmiati! Il loro ricordo fa pensare alla vita claustrale di coloro, che volontariamente in essi rinchiudevansi, tutta intonata alla meditazione ed alla preghiera. Con lo specchio delle acque sempre uguali, scorrenti da un lato, nel silenzio d'una campagna infruttuosa e deserta, quei solitari si raccoglievano in sè stessi, concentrando lo spirito nella contemplazione di Dio e dell'eternità, lungi dalle miserie, dagli affanni, dalle disillusioni del mondo. Quale contrasto con la vita d'oggidì, rumorosa di febbrile attività campagnola e rimbombante di macchine agricole, per infondere alla terra nuova vigoria e ricavarne prosperità e ricchezza!

GELLIO CASSI.

IL NUOVO STABILIMENTO BALNEARE DI LIGNANO.

Porgiamo vive grazie agli ing. Simoni e Valussi, al perito Crainz del Genio Civile di Udine, al perito Gnesutta ed ai fratelli cav. Antonio ed Elmo Paolini di Latisana, con l'aiuto dei quali potemmo ottenere notizie e illustrazioni intorno ai lavori del basso Tagliamento.

IL PIÙ ANTICO PITTORE UMBRO

LA CHIESETTA DEI SS. GIOVANNI E PAOLO E L'OPERA DI ALBERTO SOZIO

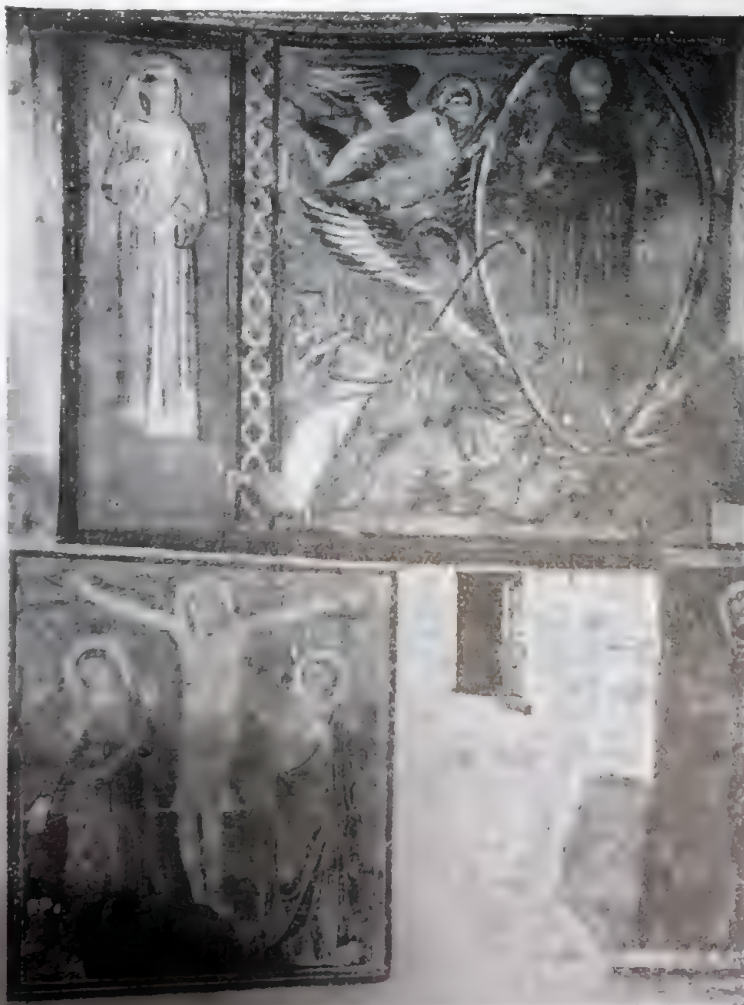
In un tratto presso che centrale della più vetusta cinta urbana di Spoleto, affiancata da resti di rudi edifici dell'alto medio evo, sorge, povera nelle sue dimensioni, ma con caratteristici segni di antica costruzione romanica, una chiesetta intitolata ai due santi Giovanni e Paolo.

Indizi evidenti fan certi che sia il risultato di un qualche adattamento o incremento di un primitivo edifizio già altrimenti predisposto. Tuttavia appare armoniosamente conforme, sia pur modestamente, all'architettura di quei tempi, con il tetto sorretto da regolare incavallatura raggentilita da mensoloni scolpiti, e con la piccola facciata in pietra concia, la porticina a lunetta e la finestra a rosoncino crociato. Sul lato verso Nord tracce di anguste monofore. E sicuramente convien risalire al sec. XII, anche perchè da alcuni documenti rinvenuti dal Fausti nell'archivio del Duomo par che risulti sia stata consacrata nel 1174.

***

Preclusa e quasi dimenticata dai più dopo che il papa Leone XII le tolse il carattere parrocchiale, non dagli studiosi, che, pur non immaginando i tesori tuttavia nascosti e, come vedremo, recentemente rivelati, sapevano che al di sotto di questa chiesa c'era un più antico oratorio — come una cripta — sovra il quale, quasi ad espansione del culto devoto che ivi si era raccolto, era successivamente sorta la chiesa medioevale.

E pure sapevano che una parete di quest'oratorio — presso un rozzo altare primitivo, tutto di legno di cipresso — era adorna di un affresco prezioso; cimelio pittorico veramente pregevolissimo per la storia dell'arte pittorica — e non solo dell'arte pittorica locale.

Infatti, come già aveva rilevato il Sansi in una sua memoria inserita nell'Annuario del 1855 dell'*Accademia Spoletina,* le due scene ivi dipinte, che rappresentano il martirio dei due santi Giovanni e Paolo, rivelano, non solo per la tecnica, ma più ancora per talune peculiarissime particolarità degli indumenti dei due martiri e dell'imperatore (Giuliano l'apostata che volle — così la tradizione agiografica — quel martirio) e del prefetto (Terenziano, cui ne fu commessa l'esecuzione), che attestano una precisa conoscenza dei costumi, quale difficilmente poteva aversi nell'inoltrato medioevo. Pertanto lo stesso illustre storico spoletino si di-

SPOLETO - CHIESA DEI SS. GIOVANNI E PAOLO: S. FRANCESCO, L'ASSUNTA (FINE DEL XIII SECOLO), CROCIFISSIONE (FINE DEL XIV SECOLO).

chiarò incline a supporre come probabile che quella pittura dovesse attribuirsi all'ottavo o al nono secolo.

E per certo, se pur vi si manifesta una qualche influenza bizantina, questa vi risulta temperata e, per così dire, dominata da quelle tradizioni romane che a Spoleto, per quanto aduggiate dalla barbarie medioevale, conservarono una caratteristica vitalità — quelle tradizioni romane che sì mirabilmente, pur in pieno medioevo, vi si affermarono e si dischiusero e fiorirono tra gli squisiti meandri dei marmorari umbri del dodicesimo e tredicesimo secolo.

Nell'arte dei marmorari, sì; ma non in questa soltanto. Sebbene meno apertamente, anche in quella pittorica. E queste figure dell'antico oratorio sono tali da richiamare alla mente quelle vetustissime dei SS. Quattro Coronati.

Rammento che il Berenson — con cui, or son circa due anni, ebbi la fortunata occasione di esaminarle, — scandendo la corretta parola italiana con la sua cadenzata accentuazione anglosassone, ne riassumeva il giudizio dichiarandole « preziose così che pochissime altre pitture di consimile interesse sono conosciute nel mondo ».

(fot. Anderson, Roma)

SPOLETO - DUOMO. CROCIFISSO DI ALBERTO SOZIO.

***

Preziose, dunque, veramente. Ma, se pur giusta e lodevole l'intuizione del Sansi, nel riconoscerne l'importanza, non altrettanto esatto era il giudizio suo quanto all'attribuzione. Però conviene ricordare che a lui mancavano allora taluni elementi che ora soccorrono a determinare e controllare una più precisa attribuzione.

E questa è stata ora favorita — e sanzionata — dalla scoperta di una serie di pitture interessantissime del XII e del XIII secolo, iniziata or sono alcuni anni dal canonico Fausti e poi completata, col sussidio di opportuni restauri, a cura della R. Sovraintendenza dei Monumenti — che ora ha provveduto all'intiero ripristino di quest'edificio.

Tra queste pitture, così provvidamente venute in luce di sotto allo strato di calce con cui, forse nel secolo XVI, erano state nascoste, due ve ne sono che dànno indizi ed elementi preziosi alla conoscenza dell'affresco della cripta, consentendo anche la identificazione, assai probabile, del suo autore.

Di esse, una rappresenta un banchetto disposto, a quanto sembra, vicino al mare od a un corso d'acqua. Siedono a mensa un re ed una regina incoronati.

L'altra — assai più importante — il martirio di S. Tomaso Becket, vescovo di Canterbury, che, come è noto, già cancelliere del Regno d'Inghilterra, venuto poi in grave discordia col re Enrico II per il riconoscimento della supremazia cattolica, fu assassinato il 29 dicembre del 1170 da quattro gentiluomini parteggianti per il re, mentre quel santo ma battagliero presule compieva sull'altare le funzioni religiose.

Forte di espressione, questo quadro rico-

ALBERTO SOZIO (SEC. XII)
IL MARTIRIO DI S. TOMASO BECKET DI CANTERBURY, NELLA CHIESA DEI SS. GIOVANNI E PAOLO DI SPOLETO.

struisce — sia pure con ingenua povertà di mezzi, ma con efficace evidenza realistica — quel tragico evento ed il feroce ambiente medioevale. Il cavaliere Rinaldo, tutto racchiuso nella maglia di ferro e con il casco in testa, sta presso l'altare, su cui ardono le lampade votive; e, mentre tien ferma con la sua sinistra la destra del vescovo, che stava in pompa ecclesiastica (visibilissimo è il palio) pontificando, lo colpisce con la spada alla testa: il prete Odoardo che assisteva il Presule nella sacra cerimonia tenta sostenerlo e proteggerlo; ma già ha avuto tronca, da un altro colpo, la destra.

Tutto è perciò, in questo quadro, conforme al racconto che è rimasto di quell'evento.

Si sa che di esso — per la profanatrice e tragica atrocità sua — rapidamente si diffuse, pur da quelle terre lontane, la notizia nel mondo cattolico. E più ancora intese a dargli notorietà la Chiesa di Roma, poi che della grave lotta che assommava in quel delitto riuscì ad ottenere pieno trionfo, così da obbligare quell'ambiziosissimo sovrano a piegarsi, in segno di omaggio alla Chiesa ed a far pubblica penitenza in espiazione di quella malefatta. Tuttavia non è senza notevole importanza storica trovarne ricordo così preciso, e relativamente grandioso, nella devota chiesetta spoletana a preferenza di tanti altri temi, di cui è sì ricca l'agiografia locale, e che questo vi fosse in un tempo, come vedremo, allora tanto prossimo a quell'evento pur essendo avvenuto in terre tanto lontane.

Ma ancor più notevoli sono le deduzioni che è consentito di trarre dall'esame degli elementi di quest'opera pittorica, appunto perchè rivelano un'affinità, anzi un'assoluta identità di maniera e di metodo con un altro cimelio pittorico posseduto da Spoleto: un cimelio datato e firmato — e che, come conferma lo [illegible] « è la più antica pittura datata e firmata che trovasi nell'Umbria ». Un crocifisso sagomato che porta in basso con maiuscole [illegible], questa scritta: — A. D. MCLXXXVII. M... S. ALBERTO SOTIO.

Questo crocifisso, dipinto a tempera su pergamena applicata su legno, stava, anch'esso, nella stessa chiesetta dei SS. Giovanni e Paolo e, come si è detto, rivela una sicura iden-

ALBERTO SOZIO (SEC. XI).
IL MARTIRIO DEI SANTI GIOVANNI E PAOLO, NELL'ORATORIO PRIMITIVO DELLA CHIESA OMONIMA IN SPOLETO.

tità di maniera e di metodo con l'affresco del martirio di S. Tomaso.

Questo manifesta, a sua volta, una chiara identità di tecnica e di concepimento con l'affresco dell'oratorio sottostante, costituendo così una specie di tratto d'unione tra questa e il crocifisso, e con ciò consentendo l'identificazione più sicura dell'autore dell'affresco con quello che eseguì e firmò l'antichissimo crocifisso.

***

Così, per il mutuo sussidio di contributi analitici, per questo gruppo di tre cimeli pittorici tanto antichi può ritenersi riconosciuto, non solo il breve limite di tempo che ha dovuto comprenderne l'esecuzione, ma pur chiaramente identificato l'autore: ALBERTO SOZIO.

E ne risulta la conoscenza, se non pure integrale, certo interessantissima, dell'opera di questo remoto pittore, magistralmente riassunta e precisata nella preziosa opera di Umberto Gnoli, sovraintendente alle Gallerie dell'Umbria — *Pittori e miniatori dell'Umbria*, — che ora, dopo diligentissimo lavoro di preparazione, si sta pubblicando, con ricco corredo di illustrazioni originali.

Così risulta ancor più accresciuto il valore di questi tesori che aduna in sè la silenziosa chiesetta spoletana.

Uno di essi — il crocifisso — venne, come si è detto, asportato e raccolto nel Duomo. Il provvedimento potè sembrare allora opportuno e anche lodevole: valeva a tenere in vista ed in onore un'opera d'arte, che sarebbe rimasta come abbandonata nella deserta e preclusa chiesetta.

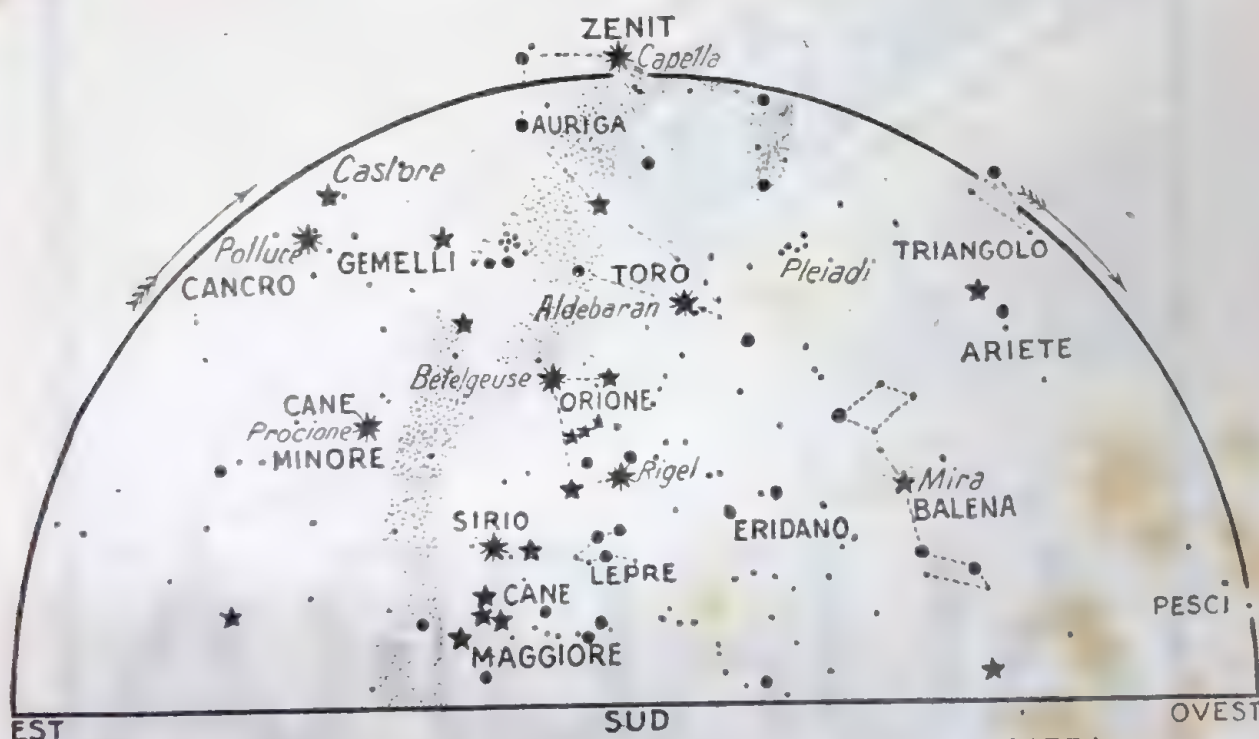
Ma ora che questa è stata anche ripristinata e ritornata in onore, conviene che riabbia, ad integrazione dell'opera provvida compiutavi, ciò che fu suo, che per essa venne eseguito e che in essa per lungo ordine di secoli ebbe tributo di venerazione e di preghiere — il crocifisso di Sozio.

E quest'opera d'arte, che nel Duomo, nell'ampiezza del vano, nel freddo biancore dell'interno berniniano scompare e si svaluta, riacquisterà la pienezza dei suoi valori nella luce quieta e raccolta del luogo per cui fu eseguito. *Quod est in votis*.

Ma ancora più gravemente urgente è un altro provvedimento: urgente ed improrogabile, se pur si vuol evitare che sia compromesso per sempre l'affresco dell'Oratorio, che purtroppo dà segni manifesti di progressivo deperimento — una razionale e sicura difesa sua dal peggior nemico degli affreschi: l'umidità.

Opera facile, di esito sicuro, non eccessivamente dispendiosa e, in ogni modo, necessaria.

CARLO BANDINI.

IL CIELO STELLATO NEL MESE DI GENNAIO-FEBBRAIO

La cartine dànno l'aspetto del cielo a circa 22 ore del 15 gennaio, 21 ore del 1° febbraio, 20 ore del 15 febbraio.

Ing. L. GABBA

del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

VITA DEL TOURING

Molto per poco.

Com'è noto, dal 15 dello scorso dicembre il prezzo di abbonamento a *Le Vie d'Italia* è di L. 18,10 (estero L. 26,10). Che questo prezzo, lievemente aumentato per le ragioni già più volte esposte, sia pur sempre l'espressione di un buon mercato che non teme concorrenza, può essere provato con qualche molto eloquente cifra. Il volume de *Le Vie d'Italia* del 1923 consta di 1400 pagine, oltre quelle destinate alla pubblicità ed alle copertine. Non vi è certo in commercio un'altra pubblicazione che abbia egual mole, egual copia di nitide illustrazioni e costi così poco! Per chi non volesse tener conto della varietà e dell'interesse degli scritti racchiusi in quel grosso volume, diremo che si tratta di un insieme di carta stampata del peso, a un dipresso, di 2600 grammi!

Non sarà quindi impresa difficile quella che proponiamo a tutti i Soci ed ai propagandisti in ispecie: e che costituisce la più simpatica forma di riconoscimento delle nostre fatiche: procuri ciascuno almeno un nuovo abbonato a *Le Vie d'Italia*.

L'affluenza dei Soci.

Le nuove iscrizioni ed i passaggi a Socio Vitalizio sono affluite negli ultimi giorni dell'anno in copia tale da segnare dei veri *records* di arrivi giornalieri. È ormai certo che chiuderemo l'anno sorpassando la cifra di 11.000 Vitalizi iscritti nel 1923 e avvicinandoci quindi ai complessivi 45.000 vitalizi, cifra che solo due anni fa poteva sembrare irraggiungibile.

Anche l'incremento di nuovi Soci annuali è fortissimo: una media di 300-400 al giorno nella prima quindicina di dicembre. Questa straordinaria affluenza di Soci è ben spiegabile se si pensa non solo all'autorità sempre maggiore che il Touring va acquistando in Paese ed all'estero, ma anche al numero sempre crescente di servizi che esso rende ai propri Soci, all'interesse ed al valore intrinseco delle pubblicazioni che diffonde gratuitamente. L'anno venturo tutti i Soci riceveranno un nuovo volume della *Guida d'Italia del T.C.I.* (il 1° della Serie ITALIA CENTRALE) e il V° fascicolo dell'*Atlante Stradale*.

Il V° fascicolo dell'Atante Stradale.

Questa pubblicazione sarà la prima a vedere la luce nel prossimo anno, giacchè il suo stato di preparazione è avanzatissimo; si spera verso la fine di gennaio di potere iniziarne la distribuzione. Di essa parleremo con maggior diffusione nel prossimo fascicolo, ma fin d'ora ci piace registrare qui i nomi dei fogli che compongono il fascicolo: 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Potenza; 35. Barletta-Matera; 36. Bari-Taranto; 37. Brindisi-Lecce; 38. Cilento-Lagonegro; 39. Castrovillari-Sibari.

I ribassi e le facilitazioni per i Soci del T.C.I.

Richiamiamo all'attenzione dei Soci questo servizio di grande interesse, organizzato dal Touring. Sono più di un migliaio le Ditte che concedono sconti effettivi di varia misura ai Soci del Touring in regola coll'Amministrazione, dietro presentazione della tessera sociale. Dai grandi Magazzini delle maggiori città alle piccole botteghe dei centri di provincia e dei paesi è tutta una vasta rete di indirizzi, dei quali il Socio può giovarsi.

Particolarmente interessanti e graditi riusciranno i ribassi per abbonamenti a giornali, quotidiani e periodici. Anche nel precedente fascicolo ne pubblicammo un piccolo gruppo. Chi desideri conoscere l'elenco completo, può o sfogliare i precedenti numeri de *Le Vie d'Italia* o richiedere l'Elenco dei ribassi e facilitazioni, concessi ai Soci del T. C.I. che si invia dietro rimessa di L. 2, anche in francobolli.

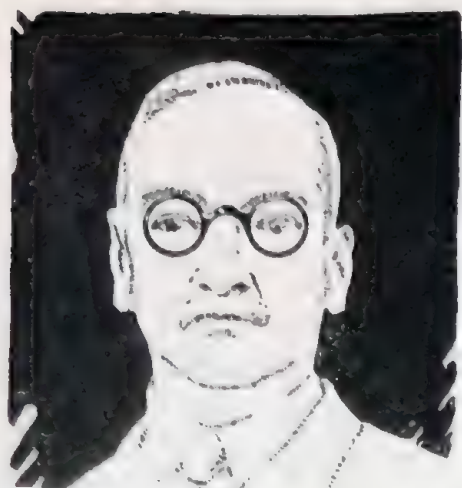
Un simpatico giudizio intorno al nostro "Manuale dell'Industria Alberghiera,,.

Se avessimo dovuto elencare tutti i giudizi favorevoli ricevuti dopo la pubblicazione del *Manuale dell'Industria Alberghiera* avremmo riempite alcune pagine di questa Rivista. Quasi tutti i quotidiani d'Italia, molte riviste italiane, tutte le riviste alberghiere estere si sono infatti simpaticamente occupate del nostro *Manuale* e le attestazioni di plauso e di simpatia di Uomini di Stato e d'affari, albergatori e turisti, furono molteplici. Crediamo però doveroso pubblicare integralmente una lettera pervenutaci da S. E. il senatore Rava, presidente dell'ENIT, per il preciso apprezzamento ch'essa fa dell'opera nostra ed anche per la comunicazione che contiene e che i nostri lettori accoglieranno con simpatia.

Ill.mo sig. gr. uff. L. V. Bertarelli
Presidente del T. C. I. — MILANO

Alla fine dell'anno passato, l'ENIT ha fatto dono agli alunni licenziati dalle Scuole Pratiche dell'Albergatore, del « Manuale dell'Industria Alberghiera » edito dal Touring. Quest'anno ha fatto adottare il « Manuale » come libro di testo nelle scuole stesse. E molte copie ne ha donate alle biblioteche di Scuole Commerciali e Industriali.

Nè oggi saprei trovare espressione che dicesse la mia ammirazione per la poderosa opera, così organicamente concepita ed attuata, meglio del ricordo di queste mie offerte, con le quali ho posto in mano ai giovani che s'avviavano all'esercizio della professione alberghiera — quasi viatico e augurio — il prezioso « Manuale ».

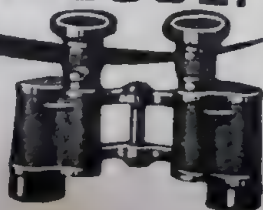
Per quanto io conosco di letteratura alberghiera, non in lingua italiana soltanto, dove siamo ancora agli inizi, ma in lingue di nazioni che sono già provette in ogni ramo della tecnica dell'albergo, posso affermare che nessuna opera uguaglia il « Manuale » del Touring per equilibrio nella distribuzione della materia abbondantissima, per esattezza di dati, per chiarezza di forma. È un libro tecnico per i tecnici ed un'opera di divulgazione per tutto il pubblico dei lettori, che bisogna invogliare alla conoscenza e allo studio dei problemi turistici in genere, e degli alberghi in ispecie,

Perchè occhiali grandi?

Moda soltanto oppure qualchecosa di più importante? Se si usano lenti comuni, lo sguardo portato obliquamente attraverso i loro margini percepisce immagini sfumate e indistinte, ed allora l'ampiezza degli occhiali poco conta, anzi può essere addirittura nociva. Diversamente per le Lenti Zeiss Punktal; esse permettono di utilizzare l'intero campo visivo e procurano all'occhio immagini uniformemente nitide per qualsiasi direzione dello sguardo, anche obliquo verso i margini. Con ciò viene ripristinata la mobilità naturale dell'occhio ed abolita la dannosa ed antiestetica abitudine di torcere il collo per guardare all'ingiro. Anche coloro che portano occhiali possono, con le Lenti Punktal, dare la rapida occhiata caratteristica di chi ha occhi normali.

Lenti-Punktal

Accurata applicazione presso i buoni Ottici

Gratis l'opuscolo "Punktal 162" ed ogni schiarimento presso il Rappresentante Generale Carl Zeiss - Jena, per Italia e Colonie

GEORG LEHMANN - Via Lovanio, 4 - Milano (11)

SOCIÉTÉ ANONYME ÉTABLISSEMENTS

TÉCALÉMIT

18, Rue Brunel - **PARIS**

Lubrificazione ad alta pressione con pompa ed ingrassatori a raccordo istantaneo

per semplice agganciamento senza aiuto della mano nè sul tubo flessibile nè sul raccordo

—

Pressione: 60 Kg. per cm.²

—

Montaggio facile e rapido su qualsiasi vettura (vecchia o nuova)

Adottato come equipaggiamento normale dall' 80 % dei costruttori di automobili del Mondo intiero

—

Garagisti!

Chiedete il nostro catalogo e listino equipaggiamento

—

Su 114 Marche d'Automobili al Salon di Parigi, 106 Marche erano munite di TÉCALÉMIT.

AGENZIA PER L'ITALIA:

DOMENICO FILOGAMO - Via dei Mille, 24 - TORINO

Filiali: Milano, Genova, Firenze, Roma, Palermo

se vogliamo che tali problemi si avvicinino in qualche modo alla soluzione.

È, insomma, un nuovo contributo, uno dei più pregevoli contributi, che il Touring benemerito porta allo sviluppo del turismo italiano. E perciò, come quello per cui ogni elemento di maggior perfezione turistica del Paese è ragione di compiacimento, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche è lieto di porgere amicamente a mio mezzo al Touring Club — espressione del suo ammirato consenso — il primo esemplare della **Grande Medaglia d'Oro,** espressamente coniata, della quale desidera si fregi, meritamente il « Manuale dell'Industria Alberghiera ».

Con rinnovate felicitazioni per l'opera compiuta, mi abbia, illustre e caro Presidente

Il Presidente
F.to LUIGI RAVA.

Il *Manuale* di cui è già stata fatta una ristampa viene, come è noto, posto in vendita dal Touring a L. 10 la copia (più L. 2,50 per spedizione raccomandata in Italia e Colonie; L. 4 all'estero). Per acquisti di più copie in blocco vengono fatte particolari condizioni. Chi desidera svolgere propaganda in favore del *Manuale* ci chieda le circolari, i sommari, le tabelline appositamente predisposte per la diffusione del volume nel mondo degli albergatori e dei lavoratori d'albergo e mensa.

Il nostro "Tesoretto,,: un giudizio su l'"Annuario Generale,, del T. C. I.

Fra le molte ed a volte anche curiose lettere che ci pervengono intorno alle nostre pubblicazioni, crediamo interessante riprodurre la seguente, rivoltaci dal nostro benemerito Console di Favara e la offriamo... alla meditazione dei propagandisti. È infatti una specie di programma d'azione per chi voglia reclutare Soci per il Touring.

« Non passa giorno che non consulti il mio tesoro, cioè l'*Annuario Generale del T.C.I.*, e sempre lo trovo ricchissimo di cognizioni. Durante la scorsa estate conversando con alcuni amici, uno di questi domandò: — Chi sa a che ora spunterà la luna questa sera? —. — Te lo dico subito — dissi; presi il mio gioiello e la domanda del mio amico ebbe una risposta precisissima. Un'altra volta un mio amico voleva sommare il numero degli abitanti di ciascuno stato della terra, prendendo tali dati da un vocabolario scientifico, per trovare a quanto ammontano gli abitanti sulla terra; ma l'*Annuario del T. C. I.* gli fece risparmiare sì enorme fatica. Molte persone che purtroppo, malgrado le mie preghiere, non si sono ancora associate al Touring (però mi son meritato il ciondolo d'oro e vado per la medaglia d'oro) vengono da me per sapere se in un dato paese vi è o non vi è il telegrafo oppure la pretura, quanti abitanti conta, ecc. Gli impiegati dell'Ufficio Postale di qui mi riferiscono che non si sanno spiegare come mai potevano fare a meno un tempo dell'*Annuario del T.C.I.*, poichè da che lo posseggono lo consultano tutti i giorni per sbrigare i lavori d'ufficio e specialmente quando hanno da spedire pacchi all'Estero.

« Potrei continuare, ma ecco un « per finire ». Tutti sanno che l'*Annuario del T.C.I.* è esattissimo, ma che fosse più esatto della « Nomenclatura degli uffici telegrafici d'Italia » non lo credevo proprio. Giorni fa, mi presentai allo sportello di un ufficio telegrafico di un paese di oltre 20.000 abitanti con un dispaccio diretto a Bolognetta (Palermo) e quale non fu la mia sorpresa nel sentirmi dire che a Bolognetta non c'è telegrafo! Mi recai in casa di un Console del T.C.I. di quella cittadina, mi feci prestare l'*Annuario 1923* e solo allorchè all'impiegato telegrafico spiegai che T[a] voleva dire ufficio telegrafico con orario limitato, potei spedire il mio dispaccio con evidenti vantaggi dei miei affari, vantaggi che debbo all'*Annuario* ed a quelli che lo danno gratuitamente ai Soci del T.C.I.

« Prego gradire distinti ossequi

Dev.mo
f.to CALOGERO SAJEVA
Console del T.C.I. per Favara (Girgenti) ».

P. S. - Giorni fa venne pubblicato sul giornale *L'Ora* di Palermo l'elenco dei paesi in cui vi sono posti disponibili per i vincitori del concorso magistrale per esame di quest'anno. I maestri che hanno vinto il concorso erano pregati di scrivere al Provveditoriato per quale paese optavano. Qui vi sono 4 maestri vincitori e tutti e quattro hanno consultato il prezioso *Annuario* per sapere quanti abitanti conta ogni paese, se vi è un albergo, ferrovia, telegrafo, ecc. ecc.: misurarono allora quale fortuna sia l'essere associati al T.C.I.

Nuovi Uffici Succursali del T. C. I.

A Padova è stato aperto un Ufficio Succursale del T. C. I. presso l'Agenzia di Viaggi Carlo Mezzacapo.

Un Ufficio Succursale del T. C. I. è stato pure aperto presso l'« Associazione Pro Biella e Biellese », via Ospedale, 8 - Biella.

Programma del Concorso Nazionale per un Carburante a base di alcool.

Pubblichiamo il bando del Concorso indetto dal Circolo Enofilo Subalpino, sotto il patronato dell'Automobile Club d'Italia e del **Touring Club Italiano,** fra cittadini italiani ***per un Carburante a base di alcool*** prodotto in Italia ed adatto per motori a scoppio, destinati a qualsiasi applicazione.

Degli scopi di detto Concorso è detto a pag. 34 di questo fascicolo.

Sono ammesse al Concorso con premi da stabilirsi dalla Giuria giudicatrice per l'importo complessivo di L. 50.000 le categorie seguenti:

I.... - Carburanti a base di alcool utilizzabili negli ordinari motori a scoppio senza alcuna modificazione.

II.. - Carburanti a base di alcool da utilizzare con gli attuali motori a scoppio con speciali apparecchi di carburazione.

III. - Apparecchi speciali per l'utilizzazione di carburanti a base di alcool

IV. - Studi e ricerche dirette a portare un contributo teorico-sperimentale alla migliore utilizzazione dell'alcool e delle sue miscele come carburante.

1. - I concorrenti dovranno indirizzare prima del 31 marzo 1924 alla Commissione Esecutiva del Concorso presso il Circolo Enofilo Subalpino (via S. Dalmazzo, 16 - Torino) una domanda speciale per ciascuna delle Categorie nella quale intendono essere ammessi. La domanda deve essere redatta secondo la formula esposta in appendice al programma, che si invia a richiesta.

2. - Ad essa dovrà essere allegata una breve relazione illustrativa del trovato, dei suoi scopi, delle sue applicazioni.

3. - In questa relazione si dovrà dichiarare se l'oggetto presentato al Concorso sia brevettato o no. Nel primo caso dovranno essere indicati i brevetti, nel secondo il concorrente dovrà dichiarare di rinunziare a qualunque reclamo futuro verso la Commissione Esecutiva del Concorso, per la notorietà del trovato che comunque potesse derivarne.

4. - I concorrenti alle prime due categorie dovranno presentare:

a) un campione di almeno 50 kg. del loro carburante entro recipienti suggellati;

b) un'indicazione scritta entro busta pure suggellata, dichiarante la composizione esatta del carburante, nonchè il processo di preparazione della miscela, in modo che sia possibile riprodurla senza altre indicazioni;

c) dovrà pure essere indicata l'analisi del costo.

5. - I concorrenti alla 2ª e 3ª categoria dovranno presentare quegli accessori e quegli apparecchi speciali, costituenti il loro trovato e che occorrono per effettuare le prove.

6. - Essi sono inoltre tenuti ad eseguire a loro spese, previi accordi con la Giuria, gli adattamenti occorrenti agli apparecchi o ai motori destinati alle prove, nonchè la loro sistemazione sui banchi sperimentali o sulle vetture per le prove su strada.

7. - I concorrenti ammessi alle prove su strada dovranno fornire quella quantità di carburante che sarà richiesta dalla Giuria nella misura strettamente necessaria.

8. - I concorrenti alla quarta categoria potranno presentare, sia pubblicazioni originali a stampa di data non anteriore al 1° luglio 1923, sia manoscritti. Avranno particolare titolo di preferenza gli studi che portino un contributo sperimentale.

9. - La Giuria, pur avendo per la classificazione dei carburanti e degli apparecchi la più larga libertà di criteri, terrà conto specialmente:

della percentuale di alcool costituente il carburante;

del consumo per cavallo effettivo ora;

della potenza massima sviluppabile riferita al volume della cilindrata;

della regolarità di marcia a regimi diversi;

della capacità di funzionare senza produrre depositi o incrostazioni o corrosioni dei diversi organi;

del costo del carburante riferito all'unità di lavoro e della facilità di approvvigionamento.

10. - È in facoltà della Giuria di eliminare, prima delle prove, quei carburanti e quegli apparecchi che dall'esame preliminare fossero giudicati inadatti o pericolosi nell'esercizio.

11. - Il responso della Giuria è inappellabile ed i concorrenti rinunciano con la domanda d'iscrizione a qualsiasi pretesa od azione in altra sede, dovendosi ogni divergenza di qualsiasi genere sottoporre al giudizio della Giuria.

Una meraviglia ferroviaria.

Non riguarda le Ferrovie italiane ma bensì quelle Federali svizzere.

Un nostro collaboratore, avendo smarrito un ombrello sul treno del Sempione, segnalò il fatto all'Autorità svizzera della stazione di Domodossola. Dopo pochi giorni ricevette la seguente comunicazione che riportiamo a titolo di curiosità e... di esempio:

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer, en réponse à votre demande du 25 novembre 1923, que les recherches faites pour retrouver un parapluie n'ont pas abouti. Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Letteratura ferroviaria.

Anche questa notizia non riguarda le Ferrovie italiane bensì la *Paris-Lyon-Mediterranée*. Nelle vetture di quella Compagnia che fanno servizio internazionale (e quindi vengono in Italia) sta appesa alle reticelle portabagagli una guida... che non è certo un modello di esattezza. Per averne una prova basti il seguente stralcio che un nostro Socio ci comunica, togliendolo dalla pag. 747 della edizione 1922-23.

« Turin se trouve couronnée par trois collines qui sont de véritables observatoires:

« 1° - Le Mole antoneliano (*sic*) m. 167 entre la rive gauche du Po et le Palais Royal.

« 2° - Mont des Capucines.

« 3° - Superga, la plus élevée promenade favorite des turinois. Rendez-vous de la haute société qui y trouve tous les plaisirs touristiques et mondains ».

TARGA OFFERTA IN PREMIO DALLA SEZIONE DI MILANO DEL C. A. I. CELEBRANTE IL CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE ALLA COMMISSIONE DEL TOURING PER IL TURISMO SCOLASTICO NELLA PROVINCIA DI MILANO, PER LA SUA PARTECIPAZIONE ALLA INAUGURAZIONE DELLA « DIRETTISSIMA », NELLA GRIGNA MERIDIONALE IL 24 GIUGNO 1923.

L'anima delle piante.

In attesa di poter presentare ai lettori alcuni studi dell'illustre prof. Lino Vaccari dell'Istituto di Studi Superiori di Firenze sull'argomento « Come vivono le piante », diamo una breve e interessante relazione su « L'anima delle piante », trasmessaci dal nostro egregio Console di Cagliari, G. V. Miorin.

Nel suo recente viaggio di ritorno da Bombay, il celere piroscafo *Tevere* del « Lloyd Triestino » ospitava un grande scienziato indiano, il prof. J. C. Bose di Calcutta, grande cultore di botanica ed appassionato ricercatore delle « ragioni di vita » dei vegetali. Egli recavasi in Europa per tenere delle conferenze sui risultati dei suoi ultimi studi.

Per approfondire le sue ricerche biologiche e fisiologiche sulle piante, il prof. Bose ha costruito a spese proprie un grande Istituto a Calcutta che personalmente dirige: un vero santuario della scienza.

Giunto il piroscafo nelle acque mediterranee e per aderire alle preghiere di alquanti di noi passeggieri con a capo il dotto arcivescovo S. E. mons. Pietro Pisani, Delegato Apostolico per le Indie da dove rientrava, il prof. Bose annunciò una sua conferenza con proiezioni.

Invitati tutti i passeggieri e gli ufficiali di bordo, il magnifico salone di musica del *Tevere* presentava l'aspetto di un ambiente europeo di aristocratico ricevimento. Tra cielo ed acqua in una città galleggiante, tra Asia ed Africa al sud, ed Europa al nord, si andava celebrando un rito scientifico, si procedeva alla consacrazione di una grande conquista della scienza. E là, tra le uniformi degli ufficiali, le lussuose toelette delle signore e gli abiti da sera del sesso mascolino, un presule italiano nel suo abito talare da grande Dignitario della Chiesa, presentò all'attento uditorio, ed in corretta lingua inglese, il chiaro prof. Bose. Il quale cominciò la sua conferenza esprimendosi pure in inglese. E disse cose stupefacenti.

Con copia di dati provati, il prof. Bose dimostrò essere le piante dotate di organi sensibili; di cuore e di nervi. Ogni foglia « percepisce » il suo ambiente ed è vivace se questo è propizio, triste, se viziato. Essa respira per i suoi organi microscopici, i suoi nervi pulsano con ritmo calmo se in istato di benessere, con moti agitati e scomposti se alterata da condizioni sfavorevoli. Quasi le foglie possedessero un'intelligenza, i fatti che avvengono loro dintorno si ripercuotono sui loro nervi e quindi nel loro cuore. Le piante rampicanti « sanno » dove e come possono abbarbicarsi e non fallano la loro mèta, si nutrono, consumano e si sviluppano come gli animali, assimilando il cibo che le radici assorbono entro la terra; cibo solido che mangiano ed acqua che bevono. Ed aspirano ossigeno.

Il prof. Bose presentò un apparecchio di sua invenzione per « misurare la sensibilità delle piante », che vibra alla pressione di un milionesimo di milligrammo. Applicato tale apparecchio ad una grande foglia viva, dà il suo grafico in una lastra sensibile ed i suoi segni riescono ampi, chiari e regolari. Ma quando egli portò un'alterazione nell'ambiente facendovi diffondere qualche emanazione chimica inadatta alla foglia, ecco i segni farsi irregolari, brevi, agitati, per ritornare calmi e composti dopo svanita l'alterazione delle condizioni normali dell'ambiente. Fatto il buio nel salone, le proiezioni nitide mostrarono i grafici meravigliosi comprovanti il meraviglioso fenomeno.

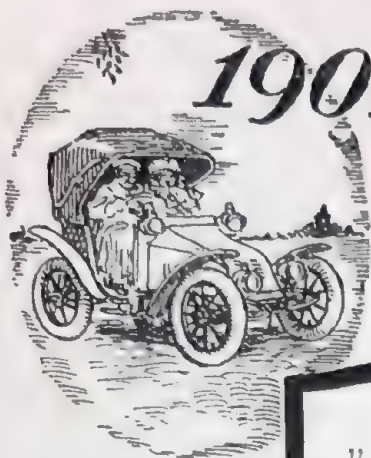
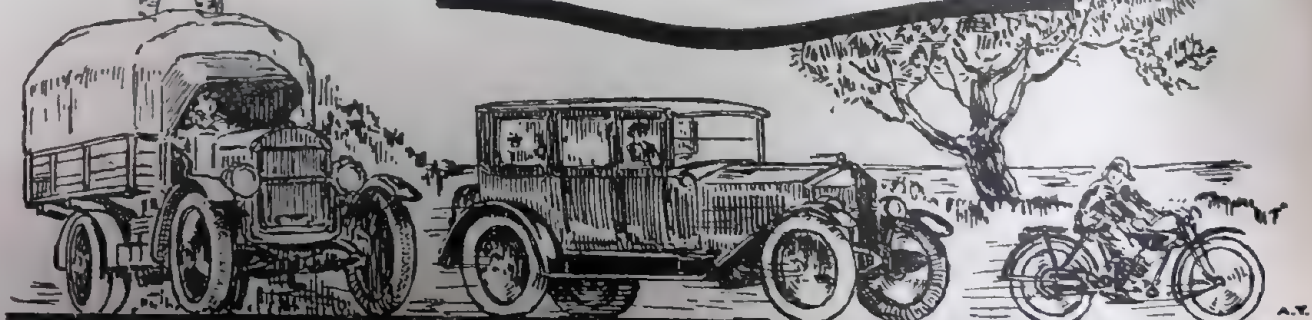
Il prof. Bose ha dunque strappato un nuovo velo ai misteri della natura, onde ha aperto un nuovo orizzonte alle più alte speculazioni della scienza. Instancabile studioso, egli continua nel suo Istituto di Calcutta i suoi esperimenti arditi e fortunati, certo di approfondire felicemente quella vita fisiologica delle piante che sino ad oggi non è che imperfettamente conosciuta, e di riuscire a dimostrare l'« intelligenza » delle piante. Prima di chiudere la sua ascoltatissima conferenza, egli volle dare la prova delle proprietà biologiche e fisiologiche delle piante, connesse con quelle di una « intelligente » sensibilità. Disse che nel fare il trapiantamento di un albero fruttifero volle provare se poteva risparmiare allo stesso le « sofferenze » dell'atto operatorio, onde procedette alla « cloroformizzazione » del medesimo! L'operazione procedette felicemente ed il processo di riabbarbicamento si compì senza che neppure una foglia avesse « sofferto ». Però si verificò l'imprevisto. La cloroformizzazione fece perdere alla pianta la consueta sua « nozione della vita » e... sbagliò le sue fasi naturali. Cioè perdè le foglie quando le consorelle le mettevano, e quando queste cominciavano ad ingiallire essa spuntò fiori e foglie per dare i frutti nella stagione contraria!... Finalmente la pianta... degenere « capì » la propria assurdità e a poco a poco riprese le sue funzioni regolari!...

Il prof. J C. Bose si reca a Praga per le sue conferenze, indi passerà in Scandinavia. Ed auguriamoci che non dimentichi l'Italia, che, se non è la terra dove la scienza faccia l'altrui fortuna economica, è pur sempre il vivaio di tutte le scienze.

G. V. MIORIN
Console del T. C. I.

Lo sviluppo delle Proiezioni luminose e delle cinematografie educative in Italia.

Il dott. Alberto Geisser, benemerito e infaticabile promotore del Consorzio Nazionale per biblioteche e proiezioni luminose, che ebbe vita fino dal 1906 e che ora dà la propria attività all'*Istituto Italiano per Proiezioni luminose* (Milano (5), Corso Italia, 1) che si è alleato a quel Consorzio formando un unico Ente morale, ha dato notizia recentemente dell'importanza raggiunta dall'Istituzione che tanto bene compie a vantaggio delle scuole e degli istituti di cultura.

Alcuni dati circa il lavoro nel 1922 e nel

1904
Oggi più che ieri...
l'automobile ha bisogno di lubrificazione razionale.
Elevatissimi regimi di velocità (oltre 5000 giri al minuto!) sono soltanto possibili con l'uso di un lubrificante appropriato.
Consultate la Tabella "Guida di Lubrificazione„ esposta in tutti i buoni garages per conoscere la gradazione di "Gargoyle Mobiloil„ scientificamente appropriata al vostro tipo di motore, oppure chiedeteci l'invio gratis e franco di porto dell'opuscolo "Lubrificazione Scientifica„ Acquistando "Gargoyle Mobiloil„ esigete recipienti litografati, muniti del sigillo di garanzia.
GARGOYLE
Mobiloil
Consultate la Guida di Lubrificazione
1924
VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.
GENOVA - VIA CORSICA, 21 F

primo semestre del 1923 dànno un'idea della importanza assunta dall' Istituto del quale anche il Touring si valse più di una volta, con piena soddisfazione, sia per le proprie opere di propaganda, sia per le conferenze del turismo scolastico, l'insegnamento nelle scuole alberghiere, ecc.

Nel 1922 furono noleggiati: diapositivi 88.216; film m. 1.719.065. Nel solo primo semestre del corrente 1923 si noleggiarono: diaposit. 24.180; apparecchi per L. 179.027,95.

Anche la vendita di diapositivi e di apparecchi segna nei due anni un progresso consimile. Infatti in tutto il 1922 si vendettero: diapositivi 24.186; apparecchi per L. 179.027.

Le consimili cifre pel primo semestre 1923 risultarono di: diapositivi N. 20.628; apparecchi L. 121.010,65.

Un curioso idrociclo.

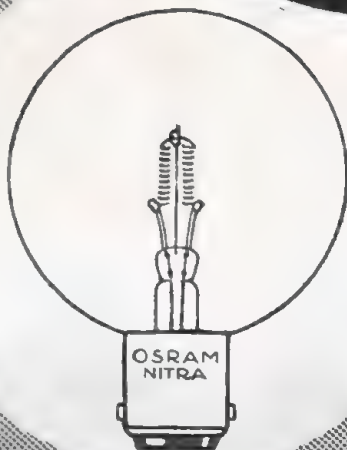
I tentativi per consentire ai ciclisti e ai motociclisti di far uso del proprio strumento motore anche per attraversare le acque furono molteplici, particolarmente in questi ultimi anni. Fra i più curiosi e interessanti segnaliamo l'« idrociclo », ideato da un nostro benemerito console, il sig. Silvio Limonta di Oggiono che ha brevettato un apparecchio costituito da due galleggianti di forma cilindrica e appuntiti all'estremità e muniti di un forte telaio, tali che si possono applicare alle biciclette e alle motociclette. I telai possono essere in alluminio o anche in tela impermeabile coll'armatura interna. Un ingranaggio che si congegna colla ruota posteriore della bicicletta mette in moto una piccola elica che il colpo di piede o il movimento del motore, nella motocicletta, fanno girare nell'acqua permettendo di conseguire una discreta velocità anche su quell'elemento liquido.

L'apparecchio pesa 19 kg. e con dei movimenti molto semplici è possibile, uscendo dall'acqua e ritornando sulla terra, ripiegare sul portapacchi del veicolo l'elica e il telaio mentre i due galleggianti vengono sollevati da terra in modo da non disturbare la locomozione terrestre.

L'Ora dell'Etna.

Il Governo ha deliberato di dare una denominazione ufficiale *prettamente italiana* all'ora legale, la quale non si chiamerà più da ora innanzi *ora dell'Europa Centrale* ma bensì *ora dell'Etna*. E già l'orario ufficiale delle FF. SS. reca l'avvertenza: « *L'orario dei treni è regolato sull'*ora dell'Etna *corrispondente al tempo medio dell'Europa Centrale* ».

Tale indicazione dell'ora legale è stata da tempo introdotta dal *R. Osservatorio Astronomico del Collegio Romano* ed è ben naturale che il Governo l'abbia adottata, pur tenendosi fedelmente al sistema internazionale dei fusi orari. Il meridiano, che attraversa il gran cratere dell'Etna, è infatti a 15° Est di Greenwich, cioè a un'ora Est di Greenwich. Esso passa per l'Etna, Termoli, Isola Grossa, ecc. È dunque un meridiano prettamente italiano.

A mezzogiorno preciso, secondo *l'ora dell'Etna*, la quale non è che l'ora adottata col nome di « Europa Centrale » fin dal 1° novembre 1893 dalle Ferrovie, dalle Poste e dai Telegrafi, l'orologio del Collegio Romano deve segnare 11 h. 49', 55'', 12.

Il nuovo codice della circolazione stradale.

Sappiamo che è di prossima pubblicazione il nuovo codice della circolazione stradale, che disciplinerà quanto si riferisce sia alla trazione animale che all'automobilismo. Mancano, mentre scriviamo, il parere del Consiglio Superiore dei LL. PP. e la definitiva sanzione da parte del Consiglio dei Ministri; ma riteniamo che non saranno più apportate a questo codice modificazioni sostanziali.

Avendo avuto la fortuna di scorrerlo rapidamente, possiamo dare ai lettori la buona novella che alcuni essenziali miglioramenti (per i quali il T. da tanto tempo svolge opera assidua e tenace, che naturalmente sfugge alla conoscenza diretta della generalità dei Soci) alle norme vigenti saranno apportate col nuovo codice, e confidiamo che non resteranno sulla carta, poichè il Governo si dichiara ben deciso a mettere finalmente e veramente in ordine la circolazione stradale.

Avremo quindi la *mano unica:* voto antico degli automobilisti, confermato dalla Conferenza Internazionale per la Circolazione tenutasi in Parigi nell'ottobre del 1921, fatto proprio dalla « Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo ed i problemi connessi » creata dal Touring Club, e ripetuto ultimamente al IV Congresso Internazionale della Strada che si tenne in Siviglia nell'aprile 1923. La mano unica sarà *destra,* e riteniamo che la scelta sia stata savia. Avremo quindi la stessa mano che le altre nazioni con cui l'Italia comunica attraverso quasi tutti i principali valichi alpini. Aggiungiamo che la destra è ormai la mano unica anche nell'America del Nord, donde ci vengono tanti automobilisti a visitare il nostro Paese. Faranno eccezione inglesi ed austriaci, ma si adatteranno facilmente.

Merita a questo proposito d'essere ricordata una osservazione contenuta in un rapporto belga al Congresso Internazionale di Siviglia, e cioè che gli automobilisti inglesi venuti a prestar servizio militare nel Belgio si adattarono rapidamente a quest'uso diverso da quello vigente nel loro paese. Ripetiamo per l'ultima volta (se Dio vuole!) che l'importante si è di sapere che mano debbasi tenere. E che tutti gli automobilisti si rallegrino perchè l'anarchia sta per cessare.

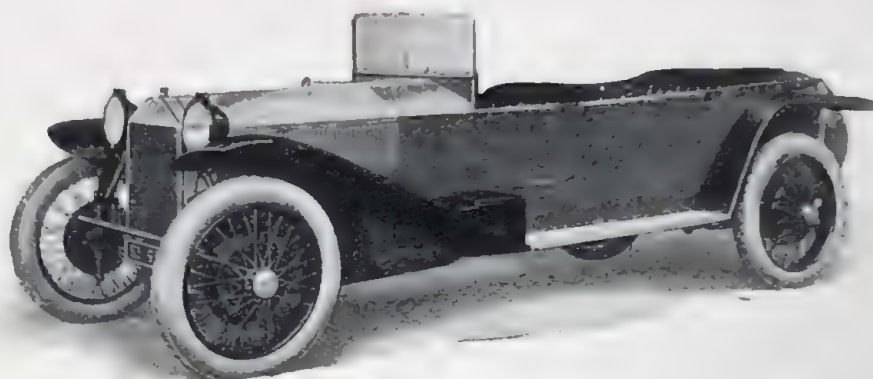
Quando cesserà effettivamente? — Occorre tener conto del tempo necessario per attuare l'inversione della circolazione tranviaria nelle città ove questa si svolge a sinistra. Il codice assegna sei mesi di tempo dall'entrata in vigore del nuovo regolamento, fatta eccezione per le grandi città (Roma, Milano, Torino, Genova) per le quali sarà stabilito un termine speciale mediante Ministeriali Decreti. E siccome è anche troppo probabile che qualcuna delle amministrazioni pubbliche o delle Aziende tranviarie faccia orecchie da mercante, il codice stabilisce che ai lavori di riforma provvederà, dopo scaduto il termine assegnato, l'Ispettorato Ferroviario in via di ufficio, a spese dell'inadempiente.

Altro voto esaudito per gli automobilisti: *la soppressione d'ogni limite di velocità sulle strade esterne,* mentre vengono rigorosamente precisati gli obblighi di cautela che gli automobilisti debbono osservare per evitare investimenti. Rimane solo un limite per gli autocarri del peso lordo superiore ai 40 quintali, cioè 35 chilometri-ora se con ruote munite di gomme, 15 chilometri se con ruote a cerchioni metallici. Avremmo ancora desiderato una distinzione fra autocarri montati su pneumatici ovvero su gomme piene, nel senso che s'incoraggiasse l'adozione dei pneumatici accordando un più elevato limite di velocità agli autocarri che ne siano muniti.

Per quel che riguarda la circolazione nell'interno degli abitati, il codice consente la facoltà nei Sindaci d'imporre delle limitazioni di velocità, non mai però al disotto dei 15 chilometri ora. Si sarebbe potuto desiderare di più, ma non è piccolo vantaggio l'imminente sparizione delle limitazioni ai 12, ai 10 chilometri, con relativi: *veicoli al trotto o veicoli al passo!*

E speriamo che i Sindaci più lungimiranti non si tengano obbligati a precisare proprio i 15 chilometri come velocità massima. Con questa massima, la velocità *media* si riduce ad 8 o 9 chilometri, e la circolazione ne rimane ingorgata. La cosa è intuitiva. Se realmente un'automobile non superasse mai, a Parigi od a Londra od a New York, i 15 chilometri-ora, la circolazione enorme di quelle metropoli diventerebbe impossibile. È vero che la pratica impone ed imporrà un'interpretazione *cum grano salis* di queste velocità limiti, ma sarebbe preferibile che il limite fosse fissato dai Sindaci delle grandi città con criterio pratico per modo che non occorrano poi tolleranze nell'applicazione, tolleranze sempre aleatorie e ad ogni modo più pericolose che non un limite relativamente elevato della velocità massima consentita.

Accenniamo per ultimo alla diminuita partecipazione degli agenti ai proventi delle contravvenzioni, partecipazione ridotta ad un quinto, e che per giunta non va a diretto profitto dell'agente che accerta la contravvenzione, ma va versata ad un fondo comune da ripartirsi fra tutti gli agenti di quella data categoria.

Avremmo desiderato che si fosse tagliata la testa al toro, sopprimendo la compartecipazione degli agenti al provento delle contravvenzioni. L'agente deve compiere questo suo dovere, come tutti gli altri, senza altro stimolo che quello appunto del dovere. Lo stimolo del guadagno è troppo tentatore perchè non possa suggerire l'agguato! Quante volte un agente potrebbe impedire ad un

automobilista, o ciclista, di cadere in contravvenzione dandogli in tempo utile un avvertimento, e preferisce invece *lasciarlo* (e qualche volta *farlo*) cadere in contravvenzione, perchè ciò rappresenta per lui alcune lire di provento straordinario! Moralizziamo questa inevitabile istituzione della contravvenzione togliendone quanto può lasciar dubbio circa lo zelo disinteressato degli agenti incaricati di accertarla.

Molte altre cose sarebbero a dirsi su questo nuovo codice, ma attendiamo d'averne il testo a disposizione. Frattanto confidiamo che i lettori apprenderanno con soddisfazione queste primizie.

ITALO VANDONE.

Le segnalazioni automobilistiche.

Non intendiamo parlare di quelle acustiche o luminose prescritte dai regolamenti, ma di altre supplementari che la pratica va di giorno in giorno dimostrando sempre più necessarie, le segnalazioni di marcia e di direzione.

Vi si provvede finora con gesti convenzionali: il conducente, sporgendo il braccio destro dalla vettura, indica a quanti lo seguono se intende arrestarsi, rallentare, svoltare a destra o a sinistra. Nelle strade cittadine di molto traffico motoristico e anche nelle aperte strade di campagna quando due o più macchine si susseguano, a una certa distanza, ma a grande velocità, codesti segnali sono una misura indispensabile per risparmiare agli altri e a sè pericolosi accidenti.

Quei segnali a mano però presentano inconvenienti di varia natura: sottraggono una mano dal volante o dai freni nei momenti in cui si debbono compiere manovre, non sono eseguibili in alcune vetture, ad esempio in quelle a guida interna, e infine non sono visibili di notte.

Per ovviare a tali inconvenienti si sono ideati apparecchi svariatissimi. Uno, ad esempio, consiste in un braccio artificiale, di legno, che, manovrato elettricamente dal volante, riproduce i gesti manuali accettati oramai come segnalazioni internazionali. Un altro fa comparire indicazioni luminose nella parte posteriore della vettura: una luce rossa, con le parole *Stop* o *Alt* per segnale di fermata, oppure una freccia per indicare il senso della svoltata. In genere però tutti codesti apparecchi hanno il difetto di essere visibili soltanto di giorno oppure soltanto di notte.

Fra quelli utilizzabili con luce o senza ci sembra degno di menzione il «segnalatore di marcia» di un giovane romano, Renato Pacini. È un congegno molto semplice che si può dire costituito da tre fanalini posteriori. Ciascun fanale è munito di un diaframma colorato internamente che nella posizione di riposo ostruisce l'apertura di passaggio della luce. Quando si desidera fare una segnalazione, per mezzo di un comando a filo metallico o ad elettro calamita, si solleva e rovescia il diaframma: di giorno, a fanali spenti, sarà così visibile la parte interna del diaframma colorata in rosso o in verde; di notte il diaframma alzato lascerà passare la luce colorata del fanalino. Dei tre fanalini quello di mezzo, di color rosso, deve servire per la segnalazione di arresto: quelli laterali, di color verde, se usati contemporaneamente, indicano rallentamento; quando invece vengono usati separatamente, indicano la parte verso cui si intende voltare.

A rigore, questi due fanalini verdi risulterebbero utilissimi anche se applicati nella parte anteriore della vettura. Nelle grandi città, nei punti di più intenso traffico, è facile rilevare — specialmente di sera — come la confusione venga spesso aggravata dal fatto che non risulta palese la direzione che ogni vettura intende seguire.

Il problema delle segnalazioni di marcia è dunque di grandissima importanza e degno dei più attenti studi.

La circolazione delle automobili nell'Alto Adige.

Qual incremento prenda l'affluenza delle automobili nelle più suggestive regioni dell'Alto Adige, lo prova la statistica pervenutaci dalla Commissione movimento forestieri di Bolzano, secondo la quale passarono durante l'estate di quest'anno (giugno, fine ottobre) 26.750 automobili al controllo di quella città che è il centro di irradiazione per magnifiche regioni dolomitiche. La cifra cospicua supera di 3450 automobili il numero di quelle transitate nello scorso anno e di 14.000 quello dell'estate 1920.

Automobilisti, attenzione!

✱ Il nostro Console di Dervio ci informa che da qualche tempo nel tratto di strada provinciale da Lecco a Colico, e precisamente fra Dervio e Bellano, lungo le gallerie si staccano con una certa frequenza blocchi di sassi che ostruiscono il passo. Occorre quindi che gli automobilisti abbiano a procedere con prudenza e con lo scappamento chiuso.

✱ Nel numero di novembre di questa *Rivista* abbiamo accennato alla manìa multatrice di certi agenti e alla impossibilità di difesa in cui si trova abitualmente l'automobilista. Dicevamo che la presunzione di veridicità sta sempre a favore dell'agente giurato, e quindi l'automobilista, non potendo quasi mai invocare testimonianze a proprio favore è sicuramente condannato. Ma anche quando le testimonianze esistono, la tenacia spesso non si attenua. Ecco due nuovi casi segnalatici da nostri Soci:

«A proposito di contravvenzioni messe agli automobilisti dall'Amministrazione del Comune di Genova, di cui è cenno in *Le Vie d'Italia* di novembre, credo opportuno di portare a conoscenza di codesta Direzione, la contravvenzione inflittami dal Comune di Genova, e la relativa motivazione, facendo presente che della contravvenzione stessa non fui avvertito sul luogo, ma mi giunse oltre un mese dopo.

« Il 15 di agosto scorso, proveniente da S. Margherita Ligure con la mia automobile e diretto a Milano, attraversai la città di Genova. Ed ecco la motivazione che portava il verbale di contravvenzione, giuntomi, come già dissi, un mese dopo.

« *Perchè in via Mazzini, all'imbocco di via Cairoli, sorpassava una vettura pubblica che procedeva al trotto regolare* ».

« Non credo necessario di fare commenti perchè non ho mai pensato che le automobili non potessero sorpassare delle vetture a cavalli; solo credo di poter osservare che se a Genova esistono delle prescrizioni speciali, si dovrebbe trovare il modo di renderne edotti gli automobilisti che per non risiedere in quella città, non possono conoscere tali prescrizioni.

« Inutile dire che ho creduto opportuno di pagare la contravvenzione per non entrare in una discussione dalla quale sarei uscito con i torti poichè le autorità hanno, o trovano il mezzo di avere sempre ragione ».

✱ Ed ecco il secondo caso, ancor più incredibile:

« Ricevo ora *Le Vie d'Italia* ed a pag. 1265 leggo un articolo che per me in questo momento è stato molto interessante perchè proprio ora mi trovo colpito da una contravvenzione per (dice il verbale) avere con l'automobile percorsa ad eccessiva velocità una strada della provincia di Forlì, cosa che non è e non può essere avvenuta per non avere nè io nè la mia macchina percorsa quella provincia. Dice il verbale: « Io sottoscritto, « Gambi Umberto, cantoniere Prov. della « strada Emilia S. E. dichiaro cui spetta che « alle ore 15.20 in S. Pietro (Forlimpopoli) e « precisamente fra il km. 10 e 9 della strada « S. E. Provinciale Emilia ho riconosciuto « passibile di contravvenzione il conducente « l'automobile N. 11-5171 perchè percorreva « detto tratto di strada ad una velocità di cir- « ca 65 km. all'ora ».

« La contravvenzione elevata è di L. 80,15. Ho anzitutto tentato di fare rilevare l'errore a chi ha fatto la detta contravvenzione, interessando la *R. Prefettura di qui, la quale ha confermato anche per iscritto* che nella Provincia di Forlì in pochi giorni sono avvenuti fatti consimili a carico di proprietari di macchine che non avevano mai percorso quelle strade.

« Per non subire un sopruso e convalidare un sistema che se può tornare utile a chi eleva le contravvenzioni stesse, è immorale, mi sono deciso di resistere con tutti i mezzi che sono a mia disposizione.

« Bisogna tenere presente che nel giorno citato nel verbale di contravvenzione mi trovavo con la macchina ad Auronzo (Belluno) e posso fornire larghe testimonianze. Ciò nonostante ho voluto recarmi alla R. Prefettura di Forlì per spiegare l'equivoco nel quale era

caduto il cantoniere. Accoglienze gentilissime ma con dichiarazioni che nulla potevano fare perchè di fronte ad un verbale la procedura doveva avere il suo corso.

« Non domo per questo, mi recai dall'Ingegnere Capo della Provincia, il quale pure con la massima cortesia mi promise che avrebbe interrogato il proprio cantoniere dipendente allo scopo di sapere da esso se si sentiva sicuro delle dichiarazioni fatte nel verbale emesso.

« Ricevo infatti oggi una cortesissima lettera con la quale mi si comunica che il cantoniere interrogato mantiene il proprio asserto perchè è sicurissimo di quanto ha fatto e per di più dà dei particolari circa il colore dell'automobile e la targhetta posteriore. Neppure a farlo apposta, non corrispondono nè l'uno nè l'altro!

« Eppure ciò non basta a liberarmi dalla tegola che mi è caduta addosso. Non resta altro che procedere ed affrontare il giudizio del Pretore.

« Ognuno comprenderà facilmente che cosa mi potrà costare di tempo e di spesa, rendendosi necessario per lo meno un altro viaggio a Forlì, portare i testimoni dalla Carnia e dal Cadore, ecc.

« Ora mi domando, siccome tutto ciò è enorme e vergognoso, che non ci sia proprio il mezzo di provocare dei provvedimenti che possano eliminare questi inconvenienti? Agli agenti della strada che sia proprió permesso di prendere a gabbo le persone in questa maniera? ».

Noi non possiamo concludere che con l'interrogativo che ponevamo nell'ultimo numero: Quando in Italia si introdurrà il principio del risarcimento dei danni verso coloro che per un qualsiasi errore delle Autorità e degli organi competenti hanno subìto noie o sopportato spese che l'Autorità giudiziaria riconoscere ingiuste?

Dall' 11 novembre al 10 dicembre.

11 NOVEMBRE, *Milano*. — La classica « 100 km. di marcia » ha i seguenti risultati: 1° *Umek* Giusto di Trieste in 10.40'24"1/5 alla media oraria di km 9,375; 2° Pavesi Donato di Milano; 3° Volpi Gaetano 4° Giani Carlo; 5° Cassani Giulio. - Totale partiti 56; arrivati 34.

11 NOVEMBRE, *Padova*. — La III Coppa ciclistica della Vittoria è vinta da Vallazza Ermanno di Torino (dilettante) che copre i 210 km. del percorso in ore 8 e 45' alla media di km. 24,000; 2° Messeri Guido 3° Ciaccheri Nello.

11 NOVEMBRE, *Milano*. — Col concorso del M[illegible] di Milano, la S.I.R.E. annuncia per il [illegible] la istituzione d'un G. P. Città di Milano. La grande

Sua Altezza Reale il Duca di York visita lo Stand della "Bianchi" al "Cycle and Motorcycle Show" di Londra - Ottobre-Novembre 1923 - ove i nuovi Modelli di biciclette costruiti dalla Soc. An. Edoardo Bianchi ottennero il più lusinghiero successo

prova ippica, che sostituirà il G. P. del Commercio, sarà dotata del premio di L. 500.000.

13 Novembre, *Lione*. — La città di Lione offre 600.000 franchi per l'organizzazione del G. P. dell'Automobile Club di Francia 1924 che — come è noto — costituirà anche il II G. P. d'Europa. La prova si effettuerà sul circuito di Lione che già vide nel 1914 l'effettuazione dell'ultimo G. P. prebellico.

18 Novembre, *Milano*. — Nella riunione pugilistica internazionale svoltasi al Palazzo dello Sport si hanno i seguenti risultati: Giuseppe Spalla batte Jack Humbeck ai punti, in 12 rounds; Bruno Frattini batte Franck Briscot ai punti, in 15 rounds; Bosisio Mario batte Charles Van Houst ai punti, in 12 rounds.

18 Novembre, *Roma*. — Il G. P. Davidson ciclistico si conchiude con la vittoria del fiorentino Nello Ciaccheri (km. 158 in ore 6 e 11' alla media di km. 25,552) seguito da Lazzaretti Romolo di Roma e Guido Messeri di Firenze.

18 Novembre, *Milano*. — Il G. P. motociclistico di chiusura svoltosi nell'autodromo di Monza dà i seguenti risultati: *cat. 125 cmc.*: 1° Lasagna (Mignon) km. 70 in 54' 45" 3/5 alla media di 76,698; *cat. 175 cmc.*: 1° Manetti (Ancora) km. 70 in 55' 40" 2/5 alla media di 75,440; *cat. 250 cmc.*: 1° Vaga (Maffeis) 100 km. in 1. 15' 10" 3/5 alla media di 79,812; *cat. 350 cmc.*: 1° Peter (Sunbean) 100 km. in 58' 8" 2/5 alla media di 101,740; *cat. 500 cmc.*: 1° Self (Norton) 100 km. in 54' 9" 4/5 alla media di 110,782.

16-17-18 Novembre, *Bologna*. — I campionati italiani di lotta greco-romana vedono assegnato il titolo di campione assoluto al giovane bolognese Donati. Campioni di categoria risultano: Gargano (pesi gallo); Quaglia (pesi piuma); De Marchi (pesi leggeri); Gorletti (pesi medio-leggeri).

25 Novembre, *Salò*. — Il Circuito automobilistico del Garda dà i seguenti risultati: 1° Meregalli Guido (Diatto 2000 cmc.) che copre i 20 giri del Circuito (km. 247) in 3. 20' 43" 4/5, alla media di 73,890; 2° Cirio (Fiat; primo delle vetturette); 3° Marconcini (Chiribiri); 4° Binda (Amilcar; primo dei « cycle-cars »); 5° Guindani; 6° Donna Vittoria Simonotti (Amilcar). — Giro più veloce: Nuvolari (Chiribiri) km. 12,360 in 8' 36" alla media di 73,890.

24-25 Novembre, *Genova*. — Campionati italiani di sollevamento pesi. Classifica assoluta: 1° Tonani, punti 497; 2° Bottino, punti 494; 3° Galimberti 471. — *Categ. pesi massimi*: 1° Tonani p. 497; *cat. medio-massimi*: 1° Giambelli, p. 467; *cat. medio-leggeri*: 1° Galimberti, p. 471; *cat. pesi piuma*: 1° Gabetti, p. 384; *cat. pesi leggeri*: 1° Quadrelli, p. 411.

25 Novembre, *S. Margh. Ligure*. — Il Circuito del Tigullio motociclistico. — *Cat. 500 cmc.*: 1° Moretti Primo (Frera) coprendo i km. 149,500 in ore 2. 54' 24" 1/5 alla media di 51,432; *cat. 350 cmc.*: 1° Saetti (Sunbean) in 3. 0' 36"; *cat. 1000 cmc.*: 1° Del Re (H. D.) in 3' 2' 27".

1° Dicembre, *Roma*. — Il « match » tra Erminio Spalla e il romano Mariano Barbaresi si conchiude con una facile vittoria del primo per abbandono dell'avversario al 5° round.

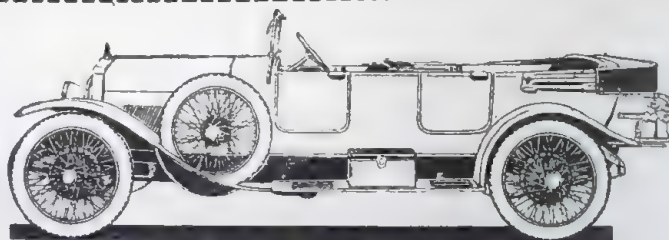
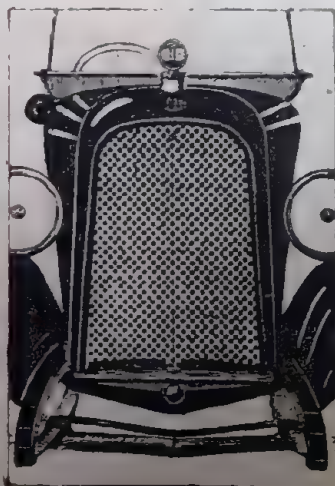
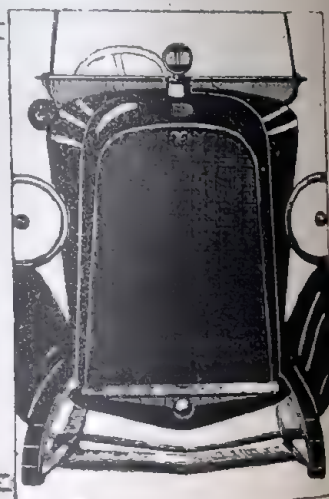
1° Dicembre, *New York*. — Dopo l'ultima prova di campionato svoltasi ieri sull autodromo di Beverley Hills (los Angeles), le classifiche del Campionato automobilistico d'America restano così stabilite: 1° Hearn, p. 1762; 2° Murphy, p. 1470; 3° Hill, p. 955.

1° Dicembre, *Budapest*. — Il nuotatore tedesco Rademacher ha battuto il « record » mondiale dei 200 metri a nuoto, in 2" 54" 4/5.

3 Dicembre, *Bruxelles*. — La corsa ciclistica delle « Sei ore » all'americana è vinta dalla Coppia Van Hevel-Vandervelde, con km. 235,258, alla media di km. 39,209.

6 Dicembre, *Parigi*. — La Fed. Intern. Aereonautica omologa il « record » della maggiore velocità in aeroplano stabilito dall'americano A. J. Williams alla media di km. 429,025. — Si apprende anche che lo stesso aviatore ha, successivamente raggiunti i 507,818 orari !...

7 Dicembre, *Milano*. — La Coppa d'Inverno, ciclistica, è vinta dal carpigiano Mainetti Luigi (km. 124 in 4. 33' 20" alla media di 27, 219); 2° Robotti Michele; 3° Pancera Giuseppe.

8 Dicembre, *New York*. — La « Sei Giorni » ciclistica è

vinta dalla coppia Kockler-Lawience con chilometri 4055,275

9 DICEMBRE, *Milano*. — La V prova della « Spada Oatali » disputata da molti tra i più forti schermidori dilettanti dà i seguenti risultati: 1° Mantegazza; 2° Cornaggia; 3° Toso; 4° Minoli; 5° Spotti V.; 6° Spotti U.

10 DICEMBRE, *Parigi*. — La Federazione Internazionale dei Clubs Motociclistici (F.I.C.M.) elegge a suo presidente il delegato italiano conte Alberto Bonacossa.

Domenicalmente si susseguono — con mai diminuito interesse di folle — le prove dei campionati di foot-ball delle varie categorie.

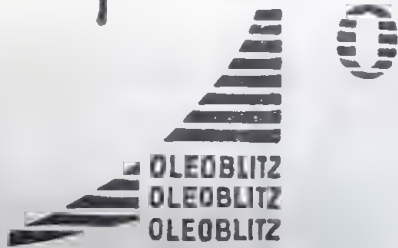
Le classifiche dei due gironi di 1ª Divisione, dopo le partite del 9 dicembre (10ª giornata di campionato) erano le seguenti:

GIRONE A: Genoa p. 15; Modena e Alessandria p. 14; Livorno p. 12; Padova e Juventus p. 10; Casale p. 9; Internazionale e Sampierdarenese p. 8; Brescia p. 6; Novara p. 4; Virtus di Bologna p. 0.

GIRONE B: Pro-Vercelli p. 14; Pisa, Torino, Legnano e Bologna p. 13; Doria p. 11; Cremona p. 10; Milan p. 8; Spezia e Hellas p. 7; U. S. Novese p. 6; S. P. A. L. di Ferrara p. 5.

Calendario delle corse Automobilistiche.

Il congresso della *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus*, riunitosi il 2 novembre 1923 a Parigi ha stabilito le seguenti date per il Calendario sportivo automobilistico del 1924.

15-17 FEBBRAIO, *Norvegia*. — Concorso di velocità sul ghiaccio del lago « Gjersjoën ».
16 MARZO, *Svizzera*. — Chilometro lanciato a Ginevra.
20 APRILE, *Cecoslovacchia*. — VIIIª corsa internazionale di montagna da Zbraslav à Jilovistê (Autoklub Republiky Ceskoslovenské).
27 APRILE, *Cecoslovacchia*. — Corsa internazionale di montagna da Krâlovo Pole, presso Brno, a Solosice (Autoklub Republiky Ceskoslovenské).
27 APRILE, *Italia*. — Targa Florio e Coppa Florio.
11 MAGGIO, *Austria*. — Corsa di montagna del Ries (A. C. di Stiria).
18 MAGGIO, *Polonia*. — IIª Corsa internazionale di Striga.
24 e 25 MAGGIO, *Cecoslovacchia*. — Gara di resistenza internazionale di motociclette, side-cars e cycle cars (Autoklub Republiky Ceskoslovenské).
30 MAGGIO, *Stati Uniti*. — Corsa d'Indianapolis.
16-23 GIUGNO, *Austria e Ungheria*. — Concorso Internazionale di regolarità.
23-27 GIUGNO, *Polonia*. — Concorso internazionale di turismo.
23-29 GIUGNO, *Cecoslovacchia*. — IVª gara internazionale di resistenza riservata alle automobili da turismo (Autoklub Republiky Ceskoslovenské).
1-6 LUGLIO, *Svizzera*. — Coppa delle Alpi.
6 LUGLIO, *Cecoslovacchia*. — Corsa in montagna del Schöber (Nordbömescher Kraftfahrer-Bund).
7 LUGLIO, *Belgio*. — Gran Premio del Belgio.
20 LUGLIO, *Italia*. — Corsa Susa-Moncenisio.
20 LUGLIO, *Cecoslovacchia*. — Corsa internazionale delle città balneari, da Karlovy Vary a Mar. Lazne (Egerländer Automobil-Club).
27 LUGLIO, *Cecoslovacchia*. — Corsa internazionale a Karlovy Vary (Ergerländer Automobil Club).
1ª settimana AGOSTO, *Francia*. — Gran Premio d'Europa. — Gran Premio di Turismo dell'A. C. F.
3 AGOSTO, *Austria*. — Corsa in montagna Hollenberg (A. C. di Carinzia).
9-10 AGOSTO, *Norvegia*. — Gara di regolarità - gara di orientamento.
16-17 AGOSTO, *Svizzera*. — Corsa internazionale di montagna del Klausen.
10-20 AGOSTO, *Italia*. — Coppa delle Alpi.
23-24 AGOSTO, *Danimarca*. — Corse all'Isola di Fanoe.
27 AGOSTO, *Belgio*. — Record Oostmalle.
7 SETTEMBRE, *Cecoslovacchia*. — 2ª corsa internazionale da Lochotin a Trêmosnà (Automobile Club dell'Ovest della Boemia a Pilsen).

SETTEMBRE, *Italia*. — Gran Premio d'Italia a Monza.
14 SETTEMBRE, *Austria*. — Corsa internazionale di montagna del Semmering.
21 SETTEMBRE, *Cecoslovacchia*. — IVa corsa internazionale di montagna sul monte Ecce Homo (Automobile Club di Moravia e Slesia a Brno).
28 SETTEMBRE, *Ungheria*. — Corsa internazionale di montagna per automobili e motocielette su percorso di 5 km. al monte Schwab.
7 OTTOBRE, *Norvegia*. — Corsa in montagna a Frognersaeteren.

Ed ecco il Calendario italiano delle manifestazioni automobilistiche approvate nella seduta del 14 dicembre dall'*Automobile Club d'Italia*.

Manifestazioni fuori classe.

1° GIUGNO. — Premio Automobile Club d'Italia Cyclecars (A. C. Bologna).
1-2 AGOSTO. — Coppa delle Alpi (U. C.A.M.).
7 SETTEMBRE. — Gran Premio d'Italia (Automobile Club d'Italia).

Concorsi e gare di regolarità.

20-27 APRILE. — Settimana di S. Remo.
27 APRILE. — Rally automobilistico Catania-Palermo (A. C. Sicilia).
30 APRILE. — Rally automobilistico Catania-Siracusa (A. C. Catania).
4 MAGGIO. — Rally automobilistico Catania-Caltanissetta (A. C. Catania).
4 MAGGIO. — Secondo circuito delle Marche.
28 MAGGIO-8 GIUGNO. — Giro dei tre mari.
1-15 GIUGNO. — Gara di regolarità (A. C. Roma).
15 GIUGNO. — Seconda targa della Campania (A. C. Napoli).
6 LUGLIO (tre giorni). — Coppa delle Tre Venezie (A. C. Veneto, Trento e Trieste).
SETTEMBRE. — Prove e concorsi vari per automezzi di uso nell'esercito (A. N. A. C.).
7-8 DICEMBRE. — Coppa del Garda (A. C. Milano).

Manifestazioni di prima categoria.

30 MARZO. — Circuito del Tigullio (A. C. Genova).
13 APRILE. — Circuito automobilistico di Cremona (A. S. Cremonese).
27 APRILE. — Targa Florio e Coppa Florio (A. C. Sicilia).
4 MAGGIO. — Corsa in salita Sorrento-S. Agata (A. C. Napoli).
11 MAGGIO. — Ottava Parma-Poggio di Berceto.
29 MAGGIO. — Premio Primavera (A. C. Bologna).
15 GIUGNO. — Premio della notte (A. C. Milano).
29 GIUGNO. — Sesto Circuito del Mugello (A. C. Firenze).
20 LUGLIO. — Susa-Moncenisio (A. C. Torino).
27 LUGLIO. — Aosta-Gran S. Bernardo.
20 SETTEMBRE. — Circuito del Garda.
28 SETTEMBRE. — Corsa in salita Vermicino-Rocca di Papa (A. C. di Roma).
12 OTTOBRE. — Secondo Circuito Tempio Canoviano per la Targa Rinaldi, velocità (A. C. Veneto, Sezione di Montebelluna).

Manifestazioni di seconda categoria.

21 APRILE. — Circuito di Alessandria.
4 MAGGIO. — Terza Coppa Nissena.
4 MAGGIO. — Circuito di Belfiore.
12 MAGGIO. — Seconda Coppa dell'U. S. Catanese.
18 MAGGIO. — Coppa della Perugina (circuito di velocità).
25 MAGGIO. — Circuito del Savio.
22 GIUGNO. — Coppa della Consuma.
15 GIUGNO. — Corsa in salita Terni-Passo della Somma.
6 LUGLIO. — Seconda coppa della Collina Pistoiese.
3 AGOSTO. — Corsa in salita S. Giustina-Rocca Trabaria.
15 AGOSTO. — Quarta coppa Monenero (A. C. Firenze).
24 AGOSTO. — Corsa in salita Breno-Bormio.
31 AGOSTO. — Coppa della Mengara (A. C. Perugia).
14 SETTEMBRE. — Seconda corsa in salita Pontedecimo-Giovi.
21 SETTEMBRE. — Circuito di Verona.

Per la costruzione di nuovi alberghi in Italia.

Nel numero di dicembre delle *Vie d'Italia* è stato accennato alle gravi difficoltà che si presentano nel nostro Paese per la costruzione di nuovi alberghi ed ai sintomi che a mano a mano si vanno rivelando di iniziative che è sperabile possano dare buoni frutti. Il Touring si è offerto di fare un lavoro che potrà essere molto utile: mettere in contatto coloro che hanno aree o progetti col vasto pubblico di questa Rivista, nella fiducia che sorgano collaboratori e capitalisti.

La prima opportunità di simile intervento è offerta da Gorizia, ove è in corso di costruzione un albergo che deve riunire i servizi di albergo, di ristorante e di caffè. Senza avere un'ampiezza che non sarebbe nemmeno giustificata dalle necessità normali della città, esso sarà particolarmente dedicato alla categoria dei viaggiatori italiani e stranieri avvezzi a richiedere e ad apprezzare buon servizio e comodità moderne.

La necessità di questa costruzione è tanto più sentita in quanto gli alberghi ora esistenti a Gorizia sono più o meno il frutto di frettolosi riattamenti del dopoguerra: d'altra parte Gorizia acquisterà un'importanza nazionale sempre maggiore quale centro della zona di guerra dell'Isonzo dal Carso alle Alpi e quale futura sede del monumento alla vittoria.

Data la necessità di una situazione centrale, si dovette scegliere un terreno non molto ampio e trarne partito nel miglior modo possibile. Esso concede però la speranza di futuri ampliamenti, dei quali si è tenuto conto nel progetto, e di una notevole valorizzazione quando sarà aperta la nuova arteria prevista nel piano regolatore della città, che passerà a tergo del fondo occupato.

La facciata principale prospetta via Morelli, non molto larga ma centralissima, nel punto che sbocca la via Centovalle che dà sul corso Verdi. Le camere acquistano quindi ampiezza di respiro e di orizzonte.

L'edificio si compone di un corpo principale a tre piani, oltre il terreno, con soffitta abitabile e di un corpo ad un solo piano coperto con terrazza in cemento armato. Anche nel corpo principale il cemento armato trova impiego nella struttura centrale di pilastri e travate che sostengono gli impalcati dei solai ai vari piani, giungendo fino al colmo del tetto con un minimo di ingombro e collegando in un solo blocco tutto il fabbricato.

Due sotterranei separati servono l'uno per

cantina dell'albergo, camera del termosifone, deposito combustibile, ecc.; l'altro quale cantina, dispensa e magazzino per il caffè e ristorante.

Al pianterreno si trovano ampie sale oltre alla cucina ed ai locali di servizio.

I piani superiori comprendono 8 camere, bagno e W. C. per ogni piano. Ogni camera sarà fornita di acqua corrente calda e fredda. Illuminazione elettrica largamente distribuita, riscaldamento a termosifone in ogni camera.

Nella soffitta trovansi i locali per il personale, lavanderia e stireria. Il pozzo della scala, sopraelevato, forma torre con una terrazza dominante l'intera vista di Gorizia e delle cime storiche. Una rosa tracciata sul pavimento ne segnerà le direzioni.

Questo albergo dovrebbe essere pronto fra non molti mesi, ma per il mancato impegno da parte di persona che doveva essere interessata nell'albergo in costruzione, il proprietario si trova nella necessità o di incontrare un mutuo ipotecario di L. 250.000 o meglio di vendere lo stabile perchè i suoi molteplici affari gli impediscono di condurre da solo un'azienda tanto importante. Egli chiede perciò l'appoggio del Touring per trovare la miglior via d'uscita: e il Touring pensa che vi possa essere fra il suo vasto pubblico chi possa desiderare di mettersi nell'industria alberghiera in Gorizia tenendo conto degli elementi favorevoli che ad essa si offrono.

Tutte le corrispondenze che il Touring ricevesse in proposito verranno perciò trasmesse al proprietario attuale dello stabile: naturalmente le trattative dovranno svolgersi direttamente fra le parti con l'esclusione assoluta di intervento del Touring, il quale si presta soltanto nell'intento di fare cosa utile e di interesse generale.

Le pere d'oro.

Mentre gli archeologi stanno tuttora discutendo per precisare la località ove un giorno fiorivano i giardini delle Esperidi e brillavano al sole i celebrati *pomi d'oro*, un nostro Socio, con più fortuna e senza andar tanto lontano, ha recentemente scoperto e... pagato le *pere d'oro*. Tali infatti devono essere quelle che gli furono servite al Ristorante Dreher di Trieste, quantunque nella carta del giorno (19 novembre 1923) esse si nascondano, con troppa modestia, sotto l'innocente nome di pere *speciali*. Ma, nonostante l'appellativo incoloro, la loro natura dorata si rivela nel prezzo: lire 6 ciascuna, anzi, con la percentuale di servizio, lire 6,60. Il nuovo orto esperide sarebbe Merano; come pere di Merano esse furono infatti presentate al nostro Socio, il quale dichiara che colà le pere si pagano 60 centesimi al chilo.

Ora, tenuto anche conto del trasporto, dei rischi e pericoli del viaggio (del resto non

molto lungo) della scelta che senza dubbio ne sarà stata fatta e di tutto ciò che, in materia di frutta, concorre ad aumentare fortemente il prezzo della derrata nel suo passaggio dal produttore al consumatore; tutto calcolato, diciamo, ci sembra tuttavia che per arrivare a sei lire ci voglia molta, ma molta buona volontà.

Ma questa, quando si tratta di aumentare i prezzi, si sa che non manca mai....

Il buon esempio.

Il Sindaco del Comune di Pietrapertosa (Potenza), che giace a m. 1088 sul mare, ci scrive promettendo a titolo completamente gratuito a chiunque voglia impiantare un albergo in quel Comune, il terreno per la fabbricazione nel punto che verrà prescelto, pietra e sabbia nonchè tutte quelle facilitazioni dipendenti dalla civica Amministrazione di cui l'albergatore possa abbisognare.

L'albergo sarebbe l'unico a tale altitudine nella provincia e nella stagione primaverile-estiva potrebbe per la salubrità dell'aria contare su una buona clientela. La stazione ferroviaria dista dal centro abitato 14 km. di strada carrozzabile.

Chi desidera essere informato intorno al funzionamento di un albergo acquisti il **Manuale dell'Industria Alberghiera,** di cui è detto a pag. 83-85.

A Popoli è stata recentemente restaurata la così detta **Taverna ducale,** edificio medioevale ad un solo piano superiore e la principale curiosità della cittadetta abruzzese. Al pianterreno presenta il portale ogivale e una porticina a sesto ribassato, di accesso alla scala del piano superiore, il quale ha due bifore ogivali accostate. Al disopra delle due porte sono 8 stemmi con le insegne dei Cantelmo feudatari di Popoli e di famiglie con essi imparentate, intramezzati da 7 sculture variate. *Alfonso Colarussi Mancini,* che è stato il restauratore dell'interessante costruzione e che ne è l'illustratore in *Bollettino d'Arte del Ministro della P. I.,* ottobre 1923, dimostra che la Taverna dovette sorgere tra il 1333 e il 1377, cioè durante il dominio di Giovanni Cantelmo quarto signore di Popoli. Quanto all'ufficio, essa era una bottega destinata a raccogliere le decime di tutti i prodotti industriali ed agricoli dei vassalli e per la vendita delle stesse. Ma, quando si incominciò a panificare il grano e a vendere il vino al minuto, la taverna prese il carattere odierno di osteria

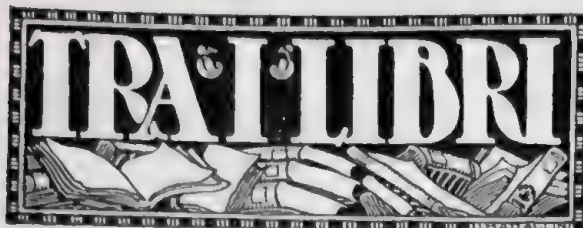
e di albergo per i forestieri; trasformazione avvenuta già nel 1574 quando, contro le prepotenze di Ottavio Cantelmo, l'Università di Popoli inalzò, accanto alla Taverna ducale, un'altra Taverna che fu detta *dell'Università* o *Nuova*, in forme Rinascimento e che esiste tuttora a destra di quella. Verso la fine del Cinquecento i Cantelmo incominciarono ad esigere una tassa di pedaggio per le merci e per talune persone che transitavano per Popoli. Finalmente nel 1680 Giuseppe III settimo duca di Popoli cedette la Taverna all'Università la quale, delle due taverne insieme unite fece un unico albergo. La Taverna ducale, devastata da un incendio nel 1798 e più tardi ridotta a stalla, è stata di recente acquistata dal Ministero della P. I., che si propone di destinarne il pianterreno a sede di Museo e il piano superiore a sede di Archivio.

Continuando nella illustrazione delle antiche chiese della Calabria, *Paolo Orsi* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, giugno 1923, dedica un lungo sapiente articolo allo studio della chiesa di *S. Maria del Pátir*, situata a m. 605 sul dorso di una propaggine della Sila fra Rossano e Corigliano e che egli chiama il **Patirion di Rossano.** Ivi, in mezzo ad una natura vergine, davanti all'amplissimo panorama della valle del Crati e dell'Jonio, il B. Bartolomeo di Simeri, monaco basiliano, fondò fra il 1101 e il 1105 la chiesa e il monastero detti della Nuova Odigitria — per distinguerli dalla Vecchia Odigitria di Rossano, di origine bizantina — o, comunemente, del Patir, e vi morì e fu sepolto nel 1130. Il nuovo cenobio ebbe vita gloriosa fino al '300, poi decadde, come tutti gli altri conventi basiliani, per il mal costume dei monaci, le usurpazioni dei baroni, il dilagare del brigantaggio, i terremoti. Dopo una severa riforma dei Basiliani, ordinata nel 1380 da Gregorio XIII, il Patirion ebbe un poco di rifioritura; più tardi, nel 1672, furono consolidati la chiesa e l'atrio, altri restauri si fecero nel 1705; ma, verso la fine del '700, i monaci furono trasferiti a Corigliano e nel 1806 il convento venne soppresso. La proprietà terriera fu venduta a privati; nel 1915 l'ha riacquistata lo Stato, che vi sta ricostituendo il patrimonio forestale d'un tempo. Nell'800 la chiesa, che è tuttora ufficiata e meta di pellegrinaggi, venne più volte restaurata, perciò essa è abbastanza conservata, mentre del convento rimane ben poco e quel poco è posteriore al '400, salvo alcune finestre nell'angolo NO del chiostro. La chiesa è una basilica orientata, lunga m. 27,20. La facciata presenta un portale ogivale molto semplice, mentre i fianchi hanno due portali a pieno centro rial-

zato, quello a N col motivo normanno a sega (forse il più antico esempio di tale decorazione nell'arte normanna), quello a S con decorazione di sapore moresco e con contrasto cromatico dell'arenaria gialla e della lava bruna adoperate nella costruzione. La parte più interessante dell'esterno della chiesa è costituita dalle tre absidi semicircolari, ciascuna con cinque archeggiature di lesene dall'effetto dicromico per l'uso alternato di conci bigi e di due strati di mattoni: ognuna di queste archeggiature racchiude nel sottarco un tondo con una stella di vaga policromia combinata con l'uso della lava, dell'arenaria gialla e dell'intonaco della calce. L'interno è a tre navate divise da sei colonne con base ionica ma senza capitelli, con archi leggermente acuti e tetto scoperto. I pilastri del presbiterio hanno due colonne antiche monolite con capitelli corinzi e il presbiterio stesso ha tre cupolette depresse (forse di costruzione primitiva?). Del pavimento musivo pregevolissimo, fatto eseguire dall'abate Biagio, un successore del B. Bartolomeo, rimane appena la quinta parte: nella navata mediana, oltre la iscrizione illustrativa, si vedono 4 tondi con un centauro, un unicorno, un grifone alato, un felino; nella navata destra si riconoscono un leone e un grifone, nella sinistra un cervo e un centauro. Del resto la chiesa, un dì ricca e sontuosa, è stata spogliata del tutto: anche una tavola dipinta sulle due facce (*Crocifissione* da un lato, *Madonna col Bambino* dall'altro), opera della fine del '400, ma probabile copia della primitiva imagine bizantina del principio del XII secolo, fu portata a S. Pietro in Corigliano. Disparve anche una conca marmorea (vasca battesimale o acquasantiera), ordinata dall'ab. Luca nel 1137 e gemella di una che è al Museo di Messina, proveniente dal monastero di S. Salvatore di quella città, e che è dovuta ad uno scalpellino Gandolfo, probabilmente di origine teutonica.

Con la ben nota competenza, *Elisa Ricci* illustra in *Arte Cristiana*, luglio 1923, il celebre lenzuolo della B. Benvenuta Boiani domenicana, conservato a Cividale nella chiesa di S. Pietro in Volti (cfr. *Le Tre Venezie* del T. C. I., Vol. II, pag. 232) e che ella chiama **Il Mantile di Cividale,** giungendo alla conclusione che la rarissima opera, che misura m. 4,60 per 1,34 ed è ricamata in bianco su bianco lino (la leggenda la dice ricamata dalla beata in una sola notte con l'aiuto degli Angeli) con rappresentazioni della *Crocifissione*, dell'*Annunciazione*, degli *Apostoli* e di altri *8 Santi* entro una cornice con 40 tondi di *S. Orsola e delle compagne* (in tutto, 72 persone), è un prodotto del Trecento, di mani femminili e probabilmente monacali, quindi non delle mani della

Boiani, vissuta dal 1237 al 1292 e tutta dedita a vita contemplativa.

Con sottile ricerca *Carlo Cecchelli*, noto studioso di storia e di arte forogiuliese, prende in esame il celeberrimo **Tempietto longobardo di Cividale del Friuli** (cfr. *Le Tre Venezie* del T. C. I., vol. II, pag. 235) e conclude che esso è opera degli ultimi decenni dell'VIII secolo o dei primissimi del IX. — In *Dedalo*, maggio 1923.

DARIO LUPI - *Parchi e viali della rimembranza.* - R. Bemporad e Figlio - Firenze, 1923.

Al giovine e ardente Sottosegretario della P. I. è dovuta l'idea gentile, poetica di affidare agli alberi la memoria, non più statica, ma quasi vivente, dei morti della grande guerra. Anzi, per essere più esatti, l'idea e l'esempio li tolse da una città canadese, Montreal, che prima diede ai suoi caduti la nuova forma di omaggio, creàndo la *Strada della Rimembranza.* Ma l'on. Lupi si fece tra noi autorevole e ascoltato banditore della bella usanza e al suo richiamo risposero migliaia di folle plaudenti. In questo volume sono raccolti non solo gli elenchi dei Comuni dove sorsero Viali o Parchi della Rimembranza (e sono, felicemente, incompleti, perchè noi stessi potemmo rilevare molte involontarie omissioni) bensì anche i documenti fotografici di molti fra i più significativi riti e le alate parole con cui egli stesso, l'animatore di quelle cerimonie, portò in più di una il saluto ai Morti gloriosi e il consenso del Governo Nazionale.

FERRERI E. - *Alpi Cozie Settentrionali. Guida dei Monti d'Italia del Club Alpino Italiano* Vol. III (4° dei volumi pubblicati) - Parte I - Torino, Sezione di Torino del C.A.I., 1923: pag. XII-510, 32 schizzi di montagne, 1 cartina d'assieme, 1 carta geologica (1 a 400.000), 10 cartine di particolari (1:75.000), 1 schizzo topografico (1:50.000), 2 piante di paesi (1:5.000); rilegato, L. 12 ai Soci; lire 22 ai non Soci (compresa la 2ª parte in corso di pubblicazione).

Il nuovo volume della collezione *Guida dei Monti d'Italia* del C.A.I. non è per certo in nulla inferiore ai precedenti, che, come è noto, illustrarono le Alpi Marittime, le Retiche occidentali, la regione dell'Ortler. Anche la veste editoriale, di cui le attuali condizioni di mercato avrebbero potuto giustificare una

minor eleganza e ricchezza, è in tutto degna e ben atta allo scopo di consultazione cui è destinata.

La regione descritta è particolarmente frequentata dal pubblico degli alpinisti ed escursionisti torinesi, dei quali costituisce la palestra più facilmente raggiungibile ed al tempo stesso ricca di itinerari di notevole varietà ed interesse.

Essa, al contrario, è pochissimo conosciuta e frequentata dagli alpinisti delle altre regioni, fatta eccezione per il Sestrières e l'Assietta (ci riferiamo alla sola 1ª parte in esame) che in questi ultimi anni sono mète frequentate anche dagli alpinisti lombardi nella stagione invernale, per essere adattissime all'uso degli *Sci*.

Certamente, la pubblicazione di un'ottima Guida quale è l'attuale varrà a facilitare la conoscenza degli importantissimi gruppi che vi sono descritti, ed è nel desiderio di tutti gli alpinisti che la pubblicazione degli altri volumi accennati termini nel più breve tempo possibile.

Dott. GUIDO MANTOVANI - *La Libia* - 2ª ediz., pag. 176 - Carrara, Milano, L. 5.—

In questo volume l'Autore ha voluto studiare la popolazione che abita la nostra Colonia Mediterranea, cercando di penetrarne la psicologia, mettendone in rilievo le profonde differenze con la mentalità nostra e deducendone quindi le norme che dovrebbero regolare i rapporti tra noi e gli arabi per raggiungere lo scopo di una pacifica convivenza, necessaria per la prosperità della colonia. I diversi capitoli trattano delle razze esistenti in Libia, degli arabi e delle loro donne, dei loro costumi, della loro religione, del loro linguaggio; vi si parla pure dell'arabo come agricoltore e commerciante e dei suoi grandi amici e benefattori: il cammello e la palma. Ad ogni pagina si rileva la preoccupazione dell'Autore di dimostrare come a fondamento della nostra politica debba porsi la completa ed esatta conoscenza delle popolazioni indigene e come, per evitare conseguenze dannose alla nostra azione colonizzatrice, sia necessario sgombrare il campo da radicati pregiudizi e da molte opinioni erronee che, per ignoranza o negligenza, si sono andate a poco a poco formando.

Dott. G. PEDRETTI - *Il meccanico «chauffeur» automotorista* - 6ª edizione - 1 Vol. di pagine 1070, con 1006 incisioni e tavole, legato in tela (L. 34). - Ulrico Hoepli, Editore, Milano (1923).

I manuali automobilistici del dott. Pedretti sono ormai fra i più diffusi che si conoscano in Italia. Essi devono la loro fortuna, confermata dalla frequenza delle ristampe, al tono semplice e piano con cui vi sono esposte tutte le nozioni indispensabili per chi

aspira a diventare automobilista. Anche in questa materia è difficile più che non sembri tener la via di mezzo: da una parte vi sono opere, spesso pregevoli, che si possono qualificare come trattati di meccanica costruttiva; dall'altra, in un numero assai maggiore, ed anzi sovrabbondante, libri e opuscoli superficiali destinati a far conseguire col minimo sforzo mentale l'ambita licenza governativa, e null'altro più. Giustamente il Pedretti pensa che data l'importanza delle mansioni che nella vita odierna spettano al conducente di automobili e date le responsabilità sempre maggiori che su lui incombono per l'intensificarsi della circolazione, è necessario e doveroso porgergli il mezzo di approfondire la propria cultura professionale. Il libro serve egregiamente a tale scopo. D. R.

CORBETTA DOTT. CARLO - *Monografia di Ungiasca — Intra* - 1923: pag. 32, 1 tricromia, 44 ill. da fotografie dell'autore.

Se ogni paese d'Italia possedesse una monografia, sia pur edita con minor lusso di carta e di incisioni, il lavoro di coloro che, come noi, vanno riassumendo e condensando in volumi fatti per il gran pubblico tutto quanto di interessante si può vedere in questa Italia, ovunque bella, sarebbe indubbiamente assai facilitato. Ma queste monografie hanno anche un altro compito: quello di stimolare la curiosità dei turisti, più intraprendenti ed infaticati, e proporre loro nuove mete per escursioni e gite, fuor dalle vie che tutti battono. Ungiasca non sarà allora più per il lettore un carneade fra i moltissimi centri abitati del nostro paese, bensì la minuscola frazione del comune di Cossogno, a Nord di Intra (Lago Maggiore), a metri 572 s. m., sulla costa del Monte Crimisello, riunita alla sede del comune da una ripida mulattiera (25' in salita), che sbocca in una carrozzabile che dopo 7 chilometri fa capo ad Intra. Ad Ungiasca si trova un po' di tutto: curiosità folkloristiche e dialettali, clima saluberrimo, panorama superbo e moltissime passeggiate e gite assai suggestive. Manca.... un albergo; ma speriamo vi sorga e per ora, il pazientissimo esploratore di Ungiasca, segnala... degli ottimi fienili e delle ospitali baite.

CARLO GALASSI PALUZZI - *«I XXV» della Campagna Romana* - Roma, Alfieri e Lacroix.

I XXV pittori, affratellati nell'impresa nobilissima di interpreti della solennità magnifica della terra laziale, incominciarono col chiamarsi i «vassalli della Campagna Romana»: avrebbero potuto, con maggiore verità, dirsene i «poeti». Ora essi, della loro origine la sera del 24 maggio 1904, del loro fervore appassionato, della loro commossa attività hanno trovato nel Galassi lo storico,

il quale, con parola pacata e garbata ci fa, ad uno ad uno, la presentazione dei XXV che possiamo con ragione chiamare « animali », perchè ciascuno di essi, a imitazione di tutti i bifolchi del Lazio, porta un soprannome di animale, soprannome che può essere anche simpatico finchè si tratta dell'Aquila reale (Ettore Ferrari), del cane levriere (Napoleone Parisani), del furetto (Dante Ricci); lo è... un poco meno quando il soprannome è lo scimpanzè (Cesare Pascarella), il cefalo (Umberto Coromaldi), l'orso (Filippo Anivitti), e può passare per.. feroce quando è il cane bordò, vulgo bull-dog (Peppino Carosi). Il libro, che costituisce una gustosa e riposante lettura anche perchè ispirato ad una rara massima esposta nella prefazione, che cioè « la moderazione e la urbanità sono le sole armi da adoperare verso coloro che operano in buona fede », rimarrà, per il suo valore, intimamente legato alla storica terra, di cui sembra recare con sè l'ampio respiro, ed ai suoi sapienti rivelatori.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° settembre al 31 ottobre 1923.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali)

Italia.

ALESSANDRIA: V. 44; Q. 1; A. 73.
ANCONA: V. 33; A. 52.
AQUILA: V. 6; A. 51.
AREZZO: V. 5; Q. 1; A. 25.
ASCOLI PICENO: V. 12; Q. 1; A. 26.
AVELLINO: V. 6; A. 20.
BARI: V. 15; Q. 1; A. 71.
BELLUNO: V. 34; A. 20.
BENEVENTO: V. 2; A. 20.
BERGAMO: V. 31; A. 41.
BOLOGNA: V. 95; Q. 2; A. 196.
BRESCIA: V. 72; A. 53.
CAGLIARI: V. 8; A. 40.
CALTANISSETTA: V. 2; A. 10.
CAMPOBASSO: V. 6; Q. 1; A. 14.
CASERTA: V. 13; A. 69.
CATANIA: V. 4; A. 69.
CATANZARO: V. 7; A. 42.
CHIETI: V. 6; A. 42.
COMO: V. 75; Q. 2; A. 158.
COSENZA: Q. 1; A. 43.
CREMONA: V. 31; A. 46.
CUNEO: V. 23; Q. 1; A. 48.
FERRARA: V. 28; A. 36.
FIRENZE: V. 102; Q. 1; A. 207.
FOGGIA: V. 18; A. 30.
FORLI': V. 16; A. 52.
FRIULI: V. 61; Q. 2; A. 160.
GENOVA: V. 168; Q. 7; A. 242.
GIRGENTI: V. 4; A. 16.
GROSSETO: V. 13; A. 20.
ISTRIA: V. 16; Q. 1; A. 64.
LECCE: V. 30; Q. 1; A. 28.
LIVORNO: V. 23; Q. 1; A. 34.
LUCCA: V. 28; A. 43.
MACERATA: V. 5; Q. 1; A. 22
MANTOVA: V. 36; A. 43.
MASSA E CARRARA: V. 13; Q. 1, A. 40.
MESSINA: V. 8; Q. 1; A. 53.
MILANO: V. 361; Q. 10; A. 620.
MODENA: V. 58; Q. 1; A. 40
NAPOLI: V. 72; Q. 5; A. 220.
NOVARA: V. 110; Q. 1; A. 98.
PADOVA: V. 55; Q. 2; A. 80.
PALERMO: V. 27; A. 59.
PARMA: V. 30; A. 28.
PAVIA: V. 34; A. 36.
PERUGIA: V. 31; A. 209.
PESARO E URBINO: V. 10; A. 23.
PIACENZA: V. 21; A. 32.
PISA: V. 13; Q. 2; A. 65.

PORTO MAURIZIO: V. 23; Q. 1; A. 35.
POTENZA: V. 7; A. 46.
RAVENNA: V 51; A. 93
REGGIO CALABRIA: V. 6; Q. 2; A. 37.
REGGIO EMILIA: V. 17; V. 54.
ROMA: V 211; Q. 10, A. 619
ROVIGO: V. 35; Q. 1; A. 27.
SALERNO: V. 7; A. 51.
SASSARI: V. 9; A. 10.
SIENA: V. 19; Q. 1; A. 25.
SIRACUSA: V. 5; Q. 1; A. 31
SONDRIO: V 13; A. 17
TERAMO: V. 11; A. 33.
TORINO: V 210; Q. 2; A [illegible]
TRAPANI: V. 1; A. 5.
TRENTO: V. 75; Q. 1; A. 160.
TREVISO: V. 60; Q. 1; A. 52
TRIESTE: V. 85, Q. 2; A. 124.
VENEZIA: V. 69; Q. 1; A. 135.
VERONA: V. 10; Q. 1; A. 66
VICENZA: V. 39; Q. 5; A. 47
ZARA: A. 4.

Colonie.

CIRENAICA: V. 3; A. 5.
TRIPOLITANIA: V. 15; A. 24
EGEO: V. 2.
SOMALIA: V. 2; A. 1.
ERITREA: V. 18; A. 1.
STATO LIBERO DI FIUME: V. 4; A. 41.
REPUBBLICA DI S. MARINO: V. 2.

Estero.

AUSTRIA: V. 4; A. 8.
BELGIO: A. 3.
CECOSLOVACCHIA: A. 3
FRANCIA: V. 4; Q. 1; A. 43.
GERMANIA: V. 3; A. 7.
GRAN BRETAGNA: V. 10; Q. 2; A. 39.
GRECIA: A. 1
IRLANDA: A. 1.
JUGOSLAVIA: A. 1.
LETTONIA: A. 10.
MONACO PRINCIPATO: V. 1; A. 1.
PAESI BASSI (Olanda): V. 2.
POLONIA: A. 2.
ROMANIA: A. 1
SPAGNA: V. 1; A. 5.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 2 A. 1.
SVIZZERA (altri Cantoni): V [illegible] A. 5.
UNGHERIA: V. 2; A. 2
EGITTO: V. 12; Q. 1; A 26
TUNISIA: V. 1.
POSS. INGLESI: A. 5.
STATI UNITI: V. 10; A. 12.
S SALVADOR: V 13; Q [illegible]
ARGENTINA: V. 15; Q. 3; A [illegible]
BOLIVIA: V. 1.
BRASILE: V. 7; Q. 3, A [illegible]
CILE: Q. 1.
PERU': V. 2; A. 1
URUGUAY: V. 2, Q 1, A [illegible]
PALESTINA: V 1
SIAM: V. 2.
TURCHIA: V. 1; Q 1; A. 1

SOCI BENEMERITI.

CIONDOLO D'ORO.

Albano Laziale, Marziale Ferruccio; Bologna, Carbari Pietro; Mazier Giuseppe; Camerino, Mariani geom. Manfredo; Catania, De tSefano Francesco; Catignano, Odorisio Vincenzo; Faenza, Vassura Andrea; Fermo, Monti Ernesto, Finalborgo, De Andrea Lorenzo; Foligno, Marino Ugo, Genova, Astesiano Enrico; Milanese Giovanni, Padovani rag. Silvio; Imola, Cenni Armando, Isernia, Pescitelli Sebastiano; Marino, Nilo Rinaldo; Milano, Scotto cav. Italo, Cusatelli Ampellio; Monte Amiata, Granai Orlando; Padova, Vangelista Giuseppe; Palmanova, Buri Eunio; Pola, Monico cap. Umberto; Ponte di Brenta, De Luca Giuseppe; Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Ponzone, Flaminio Zerbo; Roma, Versi Giuseppe Pietro; S. Benedetto del Tronto, Ascolani dott. Filippo; San Remo, Capoduro Pietro; Torino, Giacobi Ettore; Trieste, Herman Ermanno; Udine, Cancro dott. Alfredo; Venezia, Tarlà Antonio; Vercelli, Barbera Eugenio.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE.

Ariano di Puglia, Capobianco Filocrate; Bari, Arciuli Vito; Belluno, Mecheri Luigi; Bologna, Milano dott. Italo; Cortona, De Rosa Antonio; Curituba, Lattes Giuseppe; Gerace Marina, Albi sottoten. Vito; Ivrea, Magara Egisto; Milano, Dall'Ara rag. Aldo, Falda Angelo, Sissa Giampiero; Napoli, Angelini F. R. Oneglia, Isnardi Pietro; Repubblica Salvador, Rusconi Ciro, Rimini, Gasperi Salvatore; Roma, Ottaviano cap. Giuseppe, Picconi cap. Guido, Sogna Angelo; Taranto, Jago Francesco; Thiene, Ceccato Rino; Torino, Bianchi Romolo, Rima cap. Balilla; Trieste, Bovenga Francesco; Udine, De Agostini rag. Luigi, Valdagno, Carletti Giuseppe; Viareggio, Zeppino dott. Guido.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

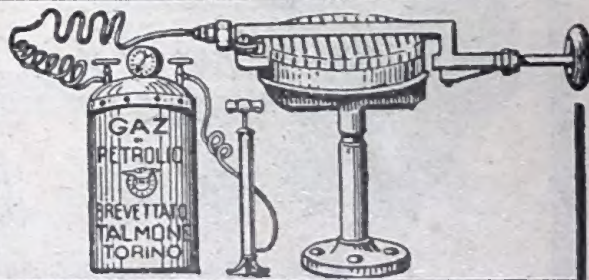
Ancona, Blasi Sanzio; Belluno, Rota Mario; Besozzo, Contini Carlo; Bologna, Masini Nicola, Mazzetti Emilio; Busto Arsizio, Protti Ezio; Camisano Vicentino, Antonini Domenico; Caprarola, Chiossi Egidio M.; Caserta, Salvatores magg. Pasquale; Ceprano, Conti Rocco; Cerro al Lambro, Ercoli Daniele; Chiaravalle, Carletti Carlo; Civitavecchia, Vigliero Remigio; Corniglia-no Ligure, Spagliardi Giuseppe; Cotrone, Caracciolo Francesco; Firenze, Zuffi Alberto; Foggia, Cangiani

Giovanni; Lucino, Botta Antonio; Marigliano, Cappelletti Amedeo; Milano, Bagnara Catullo, Bianchetti ing. Giovanni, Marchesini Mario, Varidoni Michele; Montemarciano, Somma Michele; Morazzone, Colombo Aldo; Nori Modena, Saltini Eugenio; Nurri, Rillini prof. Lorenzo; Palermo, Cavallaro, Eduardo, Guido Giordano; Palese, Martino Arcangelo; Piacenza, Capone Antonio; Piazzola sul Brenta, Mainardi Leonilde; Piedimelze, Scocco Luigi; Pojana Maggiore, Corradini Guglielmo; Reggio Emilia, Tosi Cleto; Rimini, Bartolani Umberto; Roma, Chinigò Moses; Guglieri Agostino; S. Vito al Tagliamento, Reggi Giovanni; Spoleto, Cucci geom. Ottorino; Termini Imerese, Tripiciaro Giuseppe; Tivoli, Teodori Tomaso; Treviso, Miori Bernardi; Trieste, Krasua Alfredo, Paderni Giorgio, Pertot Giovanni; Tripoli, Fadda ten. Ennò; Valle di Pompei, Guida Gabriele.

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE.

Acquaviva Fonti, Barbieri Tambone Domenico; Adria, Avanzo Eustacchio; Alessandria, Parnisetti dott. Augusto; Asmara, Conti mag. Alfredo; Asolo, Bittante rag. Pietro; Avezzano, D'Eramo geom. Michele; Barge, Biolè Elvino; Bari, Antonicelli Franco; Barra, Minieri Agostino; Belluno, Mattei rag. Guido; Bologna, Oppi Giuseppe; Boretto, Alberici Ennio; Borgofranco d'Ivrea, Jaccod Silvio; Buscoldo, Bozzetti Costante; Bra, Burdese dott. G. B. Mario; Brescia, Mussi Giuseppe; Briatico, Bisogni Renato; Cagliari, Ferraris avv. Giovanni; Camerino, Canavari dott. Igino; Camiso, Arra prof. Angelo; Cassino, Carducci Rocco; Castelnuovo d'Istria, Lombardo Salvatore; Castelluccio Inf., Santi ing. Mario; Castroreale, Jannelli Rovida Pasquale; Cavaso del Tomba, Domini rag. Italo; Chieti, Pera Aristide; Cittanova, Parisi Giuseppe; Civita d'Antimo, Fabriani Amalvo; Colle di Sannita, Meomartini ten. Alfonso; Crescenzago, Galli Franco; Elmerg, Barpi Emilio; Firenze, Cassinelli rag. Carlo, Galletti Gino, Pratelli ten. Egisto; Fiume, Lang Giulio, Zane Antonio; Forlì, Marchini dott. Franco, Ravaioli Giuliano; Fortezza, Bezzi Pietro; Gallicano, Pesetti Umberto; Gavonano, Bianciardi Turno; Genova, Marengo Aldo, Reginelli Alfredo; Germignaga, Testorio Antonio; Giarre, Castorina rag. Emilio; Girgenti, Sinatra dott. Francesco; Goglio di Bacino, Morganti Stefano; Gorizia, Piemonte D. M.; Imola, Cenni Armando; Livorno, Mezzanotte Lorenzo; Lodi, De Gregorio rag. Giuseppe, Magenta, Fontana Luigi; Messina, Costantino Giuseppe, Rossi Ettore; Mezolombardo, Brighenti Carlo; Milano, Faini Luigi; Ferrario Amleto, Silvestris Antonio; Modica, Francesco Maltese; Musocco, Luzzani Ezio; Napoli, Cacciapuoti Armando, Cola Gennaro; Di Mauro Armando, Spaetz Luigi; Nizza Monferrato, Torelli prof. cav. Carlo; Olgiate Molgora, Brambilla Guido; Orvieto, Ricci Gino; Padova, Capone Enrico, Fanzaga Bruno; Mandich Giuseppe; Palmanova, Gervasutti Armando; Penne, Di Mino Ernesto; Perugia, Buribi rag. Enrico, Proietti Angelo; Piaggio Volmara, Spanù Francesco; Piguola, Martellono Guido; Pisa, Cardosi rag. Lilio; Portici, Rebora Giacomo; Ragusor, Rizzo Nicola G.; Resia d'Adige, Cannarella Paolo; Roma, Cesari avv. Ugo, Gagliardi Settimio, Gulienetti Adalberto, Musiani Ferruccio, Stanini Pier Luigi, Veneziani Arduino; Salerno, Scaramella Luigi; Sampierdarena, Torres rag. Manlio; S. Gennaro Chisone, Rosio geom. Isidoro; S. Giorgio la Molara, Formichella Pietro; S. Giorgio di Brunico, D'Atteus conte Giovanni; S. Giuliano Milanese, Rossi Fortunato; S. Marco in Lamis, D'Angelli Antonio, S. Nazzaro Burgondi, D'Angelli Giovanni; Santià, Zappelloni Giuseppe; Saronno, Straka Giacomo; Seveso S. Pietro, Frangi Ferdinando; Spezia, Galli Amedeo; Spinetta Marengo, Valle Giacomo; Sutri, Palmieri G. Domenico; Tai di Cadore, De Lorenzo Guido; Terni, Bagli Temistocle; Tione, Caruso Battista; Torino, Cavenagni Giuseppe, Tricoli Corradino; Torre del Greco, Festa rag. Antonino; Trento, Zamboni Guido; Trieste, Auzulovich Michele, Scrosoppi Pino; Udine, D'Agostini Giuseppe, Matteligh G. B.; Valle di Pompei, Marone prof. Filippo; Vecchiazzano di Forlì, Calzavara Rina; Venezia, Chiozzotto Antonio, Colussi Ettore; Veronella, Guadagni Carlo; Viareggio, Bonanno dott. Guido; Vicenza, Novello Giulio, Stocchiero mares. prof. Giuseppe; Villafranca Piemonte, Dassano Giocondo; Ville di Bolzano, Ragusa Vito; Viterbo, Costantini Giulio.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA.

Abbazia, Costa dott. Egone; Albano, Calpini Riccardo; Ancona, Blasi Sanzio; Antignano, Gherardi Adriano; Arcevia, Guiesi Attilio; Arsie, Faora Angelo; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Bacoli, Orengo Giacomo; Bagni Porretta, Anossi Umberto; Bari, Monterisi Antonio; Bassano, Pianezzola G.; Beduzzo, Brunelli Francesco; Bellano, Castelli Giuseppe; Bergamo, Blumer Ermanno; Bevilacqua, Gasparini Giovanni; Biella, Benna Davide; Bologna, Liverani Giuseppe, Mazzei Gualtiero, Ramenghi Aldo, Spagnola dott. C., Stagni Alberto; Borgofranco d'Ivrea, Ardissone Gigi; Bozzoli, Paolini Cesare; Brescia, Capellazzi Rolando; Bretto di Piazzo, Saburri Giovanni; Buenos Aires, Savoia Muscio M.; Campagalliano, Ronzani Alberto; Canelli, Borsani Italo; Carignano, Costantino Mario; Carrara, Funer Giuseppe, Marini Liuigi; Casalbuttano, Maggi Guido; Casale Monferrato, Percivalle Emilio; Castroreale Bagni, Perroni Alberto; Catania, Campione cap. Rosario, La

Rosa Federico; Causano, Rossetti Pietro; Cembra, Sette Guido; Chiomonte, Gorlier Emiliano; Chiusa di Bressanone, Beppe A. Prato; Codogno, Ganelli dott. Piero; Collepasso, Toni Angiolin; Como, Casartelli Franco, Prosdocimi Omero; Condrò, Geraci geom. Francesco; Cremona, Scotti Nazzareno; Donada, Ferro Angelo, Fusinato Dom. Ernesto, Mantovani Emilio; Este, Garesce Giovanni; Fanano di Modena, Pasquali Enea; Fermo, Piantanida Natale; Firenze, Cappelli Vittorio, Del Citerna Oliviero, Macafei cap. Arturo; Fiume, Lorenzini Elio; Gambellara, Fossà Giovanni; Genova, Bergamaschi Guido, Bisceni Mario, Olcaro Giuseppe, Rizzo Giuseppe; Gorizia, Ippoliti Egidio; Gualdo Catt., Casciancelli Girolamo; Incisa Belbo, Albenga Giuseppe; Inzino V. E., Cagiada Daniele; Isola Liri Sup., Rotondi Carmine; Istria, Mondo Emilio; Lannuser, Orrù rag. Giuseppe; Lecco, Colombo Antonio; Legnago, Morbioli Alberto; Livorno, Salvini Armando; Macerata, Magno G. B.; Malnate, Legatti Angelo; Messina, Enriquez Salvatore, Pellegrino Giovanni; Milano, Delbò Enrico, Ghisetti Giavernia Arrigo, Sibilia Attilio, Zanelli Pietro; Modena, Pucci rag. Bruno; Mola di Bari, Pignataro Vito Luigi; Monterotondo, D'Agostino Giovanni; Morozzo, Gerbino Pranis dott. cav. Piero; Napoli, Bonifacio Gaetano, La Lomia Riccardo, Palleschi Francesco, Pepe prof. Augusto; Novara, Camusso Emilio; Oneglia, Valentini rag. Mario; Padova, Bonatti Fulvio; Palermo, Cammarata Antonino, La Duca Rosario; Parma, Longari Giovanni; Pansula, Zamponi Giacomo; Piacenza, Contini Giovanni, Romanini Angelo; Pianezza, Gili Chiaffredo; Piazza Armerina, Rizza ing. Giovanni; Pienza, Mannucci cav. G. B.; Piove di Sacco, Maffezzoli Gino; Pisa, Orsolini Mario; Tartarelli Alfredo; Postumia, Baunella Ilario; Prata di Pordenone, Marzin Aroldo; Ravanusa, Cassara Gaetano; Ravenna, Jannicelli rag. Giuseppe; Reggio Emilia, Montasini Pietro; Resina, Cozzolino Enrico; Roma, Bises Alessandro; Bufacchi Armando, Castelli rag. Gaetano, Coria Rodolfo, Della Valle Carlo, Ergasti Attilio, Galanti rag. Giuseppe, Laureti Egisto, Maria Vitullo, Orefice Umberto, Parena rag. Umberto, Porta Druso; S. Croce sull'Arno, Giuntini cav. Eligio; S. Maria C. V., Di Monaco Andrea; S. Paulo, Gandolfi Pietro; Sargà, Parise Narcisa; Saronno, Apreda Annibale; Savona, Testa Ezio, Desalva Domenico; Scalo di Torino di Sangro, Tiraboschi Mario; Siena, Mori Dino; Sigillo, Bartocci Alfredo; Sormano, Ghiandoni Luigi; Spezia, Caiani Arduino; Pellegrini cap. Gino; Sulmona, Sarchiapone Luigi; Taranto, Orsini Mario Giordano; Tavernola, Strano Salvatore; Teramo, Nanni Vincenzo; Tolfa, Sazzo Manfredi; Torino, Borgarello Alberto, Jametti Italo, Jolij Mario, Pasquero Cesre, Sacco Antonio; Trento, Nardelli dott. Leonardo; Treviso, Bertelli Marcello, Bombarda Pio; Trieste, Del Pasqua Zeno, Dollinscheg Francesco, Nolet dott. Alessandro, Tarabocchia Gisella; Udine, Bardelli Luigi; Vaprio d'Adda, Bestetti Edoardo; Varignano d'Arco, Turazza Ugo; Venezia, Adami Silvio, Adon Angelo, Comirato Giuseppe; Vercelli, Morello Giuseppe; Verona, Bergamasco Guerrino, Viviani Ernesto; Viesti, Nuini Nicola; Villazzano, De Gara Giovanni Maria; Viterbo, Cossu Gaetano; Zagarolo, Scardini Giulio.

Statistica dei Soci al 30 novembre 1923.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1922 . .	N. 179.066	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1923	,, 25.500	
	N. 153.566	
Nuovi Soci per il 1923 inscritti al 30 novembre 1923	,, 66.485	
Totale Soci annuali		N. 220.051
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922 . .	N. 33.533	
Idem al 30 novembre 1923 . .	,, 9.714	
		,, 43.247
Totale Soci al 30 novembre 1923		N. 263.298

Direzione e Amministrazione.
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80